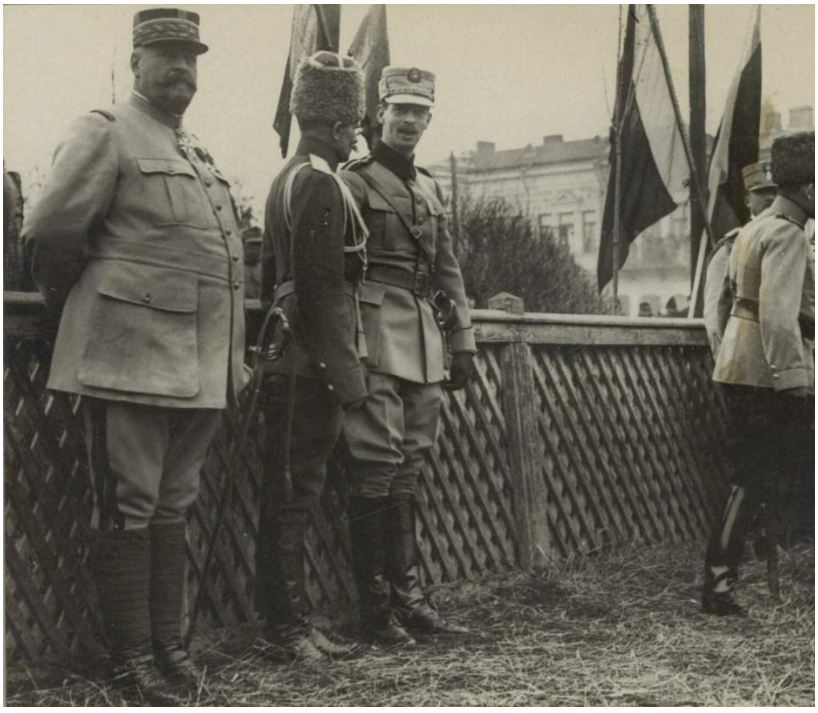
Capitaine Philippe Richemond

CARNET DE CAMPAGNE EN ROUMANIE (1916-1917)



Introduction - Transcription intégrale - Notes et Commentaires
par
Dominique Waquet
Docteur d'État en Sciences-économiques
Chercheur correspondant au LaDeHis, (UMR 8558 EHESS-CNRS)
Centre de recherche historique de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales

CAUSSEUL & ROUGERET – ÉDITIONS

Publications de Dominique Waquet
sur la Première Guerre mondiale

OUVRAGES

- Les 17 livrets de la collection LES HISTORIQUES DES GROUPES MIXTES D'AUTOS-MITRAILLEUSES ET AUTOS-CANONS DE LA GRANDE GUERRE, intitulés : *Le N^{ème} groupe mixte d'autos-mitrailleuses et autos-canons – Opérations et personnels (27 septembre 1914 – 31 octobre 1922)*, Causseul & Rougeret, 2022, MàJ 2024, chaque livret de 36 à 90 p.
- *Les officiers de Marine des groupes d'autos-canons de 37 m/m de la Marine (septembre 1914 – juin 1916) - Analyses et répertoire*, Causseul & Rougeret, 2022, mise à jour 2024, 21 p.
- *Les officiers de l'Armée de Terre dans les groupes d'autos-mitrailleuses et d'autos-canons de la Grande guerre (Septembre 1914 - décembre 1922) - Analyses et répertoire*, Causseul & Rougeret, 2022, mise à jour 2024, 87 p.

À paraître :

- *À bord des autos-mitrailleuses de la Grande Guerre – Histoire des groupes d'autos-mitrailleuses et d'autos-canons (1914-1922),* Huningue, Presses Universitaires Rhin & Danube, à paraître au printemps 2025.

EN LIGNE

Auteur

- Notices Wikipedia, Groupe d'autos-mitrailleuses et autos-canons (1914-1922), 1er groupe d'autos-mitrailleuses et autos-canons, La Biffe, Taca Tac Teuf Teuf, Pierre E. Lamaison, Jacques Meyer (homme de lettres), Édouard Sené

Éditeur

- *L'Album Gault, Album de photos (1914-1916), Historial de la Grande Guerre à Péronne*. Introduction notes et commentaires par D. Waquet, Suresnes, Causseul & Rougeret, 2025, 22 p. publié sous licence libre sur archive.org.
- *Citations et fourragères décernées aux groupes d'autos-canons et autos-mitrailleuses de la Grande Guerre*. Sélection des textes, transcription, introduction et notes par D. Waquet, Suresnes, Causseul & Rougeret, 2023, 21 p., publié sous licence libre sur archive.org.
- *Rapports parlementaires sur les autos-canons et autos-mitrailleuses (1915-1916)*. Sélection des textes, transcription, introduction et notes par D. Waquet, Suresnes, Causseul & Rougeret, 2023, 40 p., publié sous licence libre sur archive.org.
- *Textes officiels fondateurs des groupes d'autos-mitrailleuses et autos-canons de la Grande Guerre – Transcriptions annotées*. Sélection des textes, transcription, introduction et notes par D. Waquet, Suresnes, Causseul & Rougeret, 2022, 15 p., publié sous licence libre sur archive.org.
- *Voitures autos-canons et autos-mitrailleuses françaises de la Première guerre mondiale (1914-1922) – Trois répertoires (Immatriculations, camouflages, noms de baptême) – Les voitures du Défilé de la Victoire*, Suresnes, Causseul & Rougeret, 2025, 30 p., publié sous licence libre sur archive.org.
- Robert Lesieure Desbrière, *Notes sur les autos-canons et les autos-mitrailleuses (1914-1916)*. Transcription, introduction et notes par D. Waquet, Suresnes, Causseul & Rougeret, 2023, 38 p., publié sous licence libre sur archive.org.
- Capitaine Philippe Richemond, *Carnet de campagne en Roumanie (1916-1917)*. Transcription, introduction et notes par D. Waquet, Suresnes, Causseul & Rougeret, 2023, 33 p., publié sous licence libre sur archive.org.
- Jean Vicaire, *Les autos-mitrailleuses de cavalerie (1916-1918)*. Transcription, introduction et notes par D. Waquet, Suresnes, Causseul & Rougeret, 2023, 28 p., disponible sous licence libre sur archive.org.

CAUSSEUL & ROUGERET – WEBDIAG ÉDITIONS - 52 rue Jean-Jacques Rousseau - 92150 SURESNES
mail : webdiag.paris@yahoo.fr

Publié sous licence libre CC BY-SA 4.0 par l'éditeur le 29 mars 2023 sur archive.org.
Tout extrait, citation et réutilisation de ce document doit mentionner les prénom et nom de l'auteur, le titre complet, l'éditeur, la date d'édition ci-dessus.

En couverture : Le général français H. Berthelot, le général Beliaf, le Prince Carol, 19 décembre 1916, Iassy, capitale provisoire de la Roumanie ©La contemporaine *Album Valois* (BDIC VAL 531/017 ; Consulter).

Introduction

À l'été 1916, la Roumanie, se croyant soutenue par la Russie, tente de se retourner contre les forces de la Quadruplice, Allemagne, Bulgarie, Empire autro-hongrois, Turquie, dont les troupes ont déjà envahi une partie du pays. Les réticences russes amènent les Alliés et particulièrement la France à venir en aide rapidement à la Roumanie pour aider ce pays dans sa résistance et fixer une partie des forces de l'Allemagne sur son front Est. L'assistance française prend la forme d'une mission logistique conduite par le général Henri Berthelot, nommé le 15 septembre 1916 et confirmé le 28 pour un départ immédiat. Lui-même et un état-major restreint quittent Paris le 1er octobre, transitent par Londres, rejoignent Petrograd par bateau pour arriver en train près de Bucarest le 16. Peu de temps après, 2 000 hommes, principalement des officiers instructeurs et d'état-major, contournent l'Allemagne par le Nord et débarquent à Archangelsk d'où ils doivent, en train au travers de la Russie, rejoindre l'Est de la Roumanie[1]. A cet effectif doit être intégré un groupe d'autos-mitrailleuses et d'autos-canons.

Avant d'avoir en mains ce carnet je désespérais de pouvoir connaître le sort du 10e groupe d'autos-mitrailleuses et d'autos-canons désigné à l'automne 1916 pour partir en Roumanie, sa présence dans ce pays ne faisant toutefois aucun doute. Jean Vicaire la signale incidemment dès 1948 :

> « Le 2e Corps de cavalerie […] prend part à la bataille de la Lys et de l'Escaut (14 octobre - 11 novembre 1918, après avoir été rejoint, le 3 octobre, à Poperinge, par le 10e (capitaine Richemond) qui après avoir été envoyé en Roumanie pour la campagne de 1916-1917, s'était reformé à Versailles avec des voitures du type White, à tourelle fermée et à marche réversible »[2].

Alain Gougaud, 40 ans plus tard, signale, sans toutefois étayer cette affirmation, que « son matériel … est détruit [à Arkhangelsk] dans un énorme incendie ; son personnel est employé à terre »[3].

Les archives concernant les groupes d'autos-mitrailleuses conservées au Service Historique de la Défense (désormais SHD) permettent d'établir qu'avant son départ en Roumanie le 10e groupe est engagé dans la bataille de la Somme depuis la mi-juillet 1916. Le 2 août, il quitte Feuillères, sur la rive sud de la Somme, pour Amiens afin d'y remettre en état ses véhicules au parc d'Armée[4]. Courant août, le groupe procède à l'essai de la *maquette* [prototype] de la nouvelle auto-mitrailleuse Ségur Lorfeuvre, future auto-mitrailleuse White TBC. Cet essai d'abord mené par le lieutenant Saar, puis par le capitaine Richemond, donne lieu à deux rapports distincts de ces officiers[5].

Quelques jours plus tard, le 7 octobre 1916, le GQG demande au général commandant le Groupement des Armées du Nord (G.A.N.), de :

> « désigner parmi les groupe d'autos-canons de 37 et d'autos-mitrailleuses, un groupe destiné avec son personnel à être envoyé en Roumanie. Ce groupe devra être choisi parmi ceux ayant reçu les voitures à double direction [dispositif Raulet-Dombret], il sera, par échange s'il est nécessaire avec un autre groupe, composé autant que possible de voitures de même marque (Renault ou Peugeot). Ce groupe sera dirigé par voie de terre au Centre d'Instruction des autos canons et autos-mitrailleuses à Versailles. S'il est choisi parmi les groupes affectés à une division de cavalerie, il y sera remplacé organiquement par un des 2 groupes en surnombre dont vous disposez » [6].

---

[1] Jean-Noël Grandhomme et Ionela Moscovici, « Gares et chemins de fer du front russo-roumain, en 1916-1919 », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°50-51, 2018, p. 101-123 (lire en ligne).

[2] Jean Vicaire, *Les autos-mitrailleuses de cavalerie (1916-1918)*, Dominique Waquet, éditeur, Suresnes, Causseul & Rougeret, 2023, p. 28 (disponible sous licence libre sur archive.org).

[3] Alain Gougaud*, L'aube de la gloire. Les autos-mitrailleuses et les chars français pendant la Grande Guerre : histoire technique et militaire, arme blindée, cavalerie, chars,* Saumur, Musée des blindés, OCEBUR, 1987 p. 84. Cette indication sans date, ni source n'est alors confirmée ni dans sa réalité ni dans ses conséquences.

[4] *JMO de la 41e division d'infanterie*, cahier 2, (SHD, GR 26 N 340/2, vue 178).

[5] *JMO de* SHD, GR 16 N 677/A-8 autos-canons IV/ s. n° du ministre au GQG 15 décembre 1916 ; Lettre du Général commandant en chef (1er Bureau) au ministre datée du 29 septembre 1916 (SHD, GR 16 N 677/A-8 autos-canons IV/2*la 41e division d'infanterie*, cahier 2, SHD, GR 26 N 340/2, vue 178

[6] SHD, GR 16 N 677/A-8 autos-canons IV/12.

À ce stade de mes recherches, j'ignore tout de la vie du 10e GAMAC pendant deux ans, d'octobre 1916 à octobre 1918. C'est alors que François Vauvillier, lui-même alerté par le général Guy François[7], m'informe, fin février 2023, de la mise sur le marché des « vieux papiers » d'un *Journal de Marche officier 10e Groupe auto-mitrailleuses et autos-canons AMAC Guerre 1916*, sans nom d'auteur, mais ainsi décrit par le vendeur :

> « Journal couvrant la période du 30 octobre 1916 au 18 juin 1917, en photo la première et dernière pages. Cahier scolaire. 44 pages manuscrites en très bon état. Couverture avec très légères traces d'usage (23x16cm) »[8].

Un examen attentif des photos proposées, la transcription de ces deux pages, me permettent rapidement d'établir l'authenticité du document que je peux attribuer, sans doute aucun, au capitaine Richemond. Le texte, dont le ton et le contenu désignent un chef d'unité, révèle un graphisme en tout point identique à celui des annotations manuscrites apportées à divers documents par cet officier, en particulier les rapports sur les essais du prototype d'autos-mitrailleuse-canon blindé de Ségur-Lorfeuvre, et à celui d'une lettre archivée dans son dossier de Légion d'Honneur. En outre les dates et les faits rapportés à la première personne, à la dernière page du cahier, correspondent exactement aux indications portées sur le registre matricule de Philippe Richemond pour son retour à Paris[9].

Il ne me restait plus qu'à me porter acquéreur de ce cahier, à en entamer la découverte et à livrer au public ce témoignage unique et peut-être exceptionnel de la vie quotidienne d'un officier subalterne français plongé, dans un pays en déroute, au cœur d'un hiver particulièrement rigoureux, dans un conflit invisible.

Le lecteur découvre, par le regard d'un officier intelligent et cultivé, la faiblesse des justifications purement militaires d'une intervention française en Roumanie, la médiocrité de la préparation logistique du voyage et de l'accueil du groupe et, *in fine*, l'inutilité de ce transfert, dont le seul trajet d'appoche a pris deux mois et demi. Le général Berthelot, chef de la Mission française en Roumanie, finit en effet par dire au capitaine Richemond, le 5 février 1917 : « qu'il n'a jamais demandé l'envoi d'un groupe d'autos-mitrailleuses constitué, mais seulement de matériel complet d'un groupe, la France ne devant pas fournir de combattants mais seulement des éléments instructeurs et d'état-major ».

On se doute que cet aveu, s'ajoutant à l'annonce, reçue 3 jours avant, de la destruction totale du matériel du 10e groupe, véhicules, armements, munitions, vivres, dans un incendie à Arkhangelsk, plonge l'officier dans un désespoir profond, proportionné à l'immense sentiment d'inutilité qui l'écrase. Mal logé, mal nourri, ayant perdu le soutien moral de ses officiers envoyés hors de Iassy, il confie à son cahier une longue et minutieuse description d'un restaurant minable, nous montrant ainsi à quel point il se sent complétement perdu.

La mission d'inspection de la cavalerie roumaine qui lui est alors confiée lui apparait comme un lot de consolation, aussi vain qu'épuisant, dont l'impact sur sa santé va rapidement le conduire à demander son rapatriement. En attendant de revoir la France, quelques rencontres mondaines, repas, thés, chasses, dans la plus haute aristocratie roumaine vont un peu égayer la fin de son séjour. Une terrible crise d'albuminurie, peut-être provoquée par une intoxication alimentaire, manque de le faire passer de vie à trépas lors de son voyage de retour. Un long séjour à l'Hôpital des Armées du Val-de-Grâce lui assure un rétablissement durable qui lui permettra de retrouver le commandement de son groupe en octobre 1918.

Alors que j'achève la trancription de ce passionnant témoignage, le vendeur du premier cahier me fait savoir qu'il propose à la vente un autre cahier du même groupe couvrant, en gros, la même période. À ma grande surprise je découvre cette fois l'authentique *Journal des marches et opérations* du 10e groupe, rédigé lui aussi par le capitaine Richemond sur toute la période de son commandement, de mi-septembre 1916 à fin octobre 1918. Ce document inestimable change de main immédiatement. Mon but est de le remettre au Service Historique de la Défense, où il aurait dû être archivé depuis longtemps, non sans l'avoir préalablement retranscrit. J'invite le lecteur intéressé par le contenu de ce JMO à se reporter à mon livret *Le 10e Groupe d'autos-mitrailleuses et autos-canons Opérations et personnels (1914-1922)*. Si le JMO nous apporte un récit totalement inédit pour les périodes septembre-

[7] François Vauvillier, *Le Grand Album des automitrailleuses de la Victoire*, Histoire & Collections, Paris, 2023, ouvrage auquel a contribué le général Guy François. Qu'ils soient ici tous deux chaleureusement remerciés !

[8] Annonce Delcampe, objet #1714595272. Voir la reproduction de ces deux pages en Annexe I.

[9] Voir en annexe II la notice biographique du capitaine Richemond.

novembre 1916 et mi-août - mi-octobre 1918, il vient utilement compléter les récits et impressions du capitaine Richemond présentés ci-après pour son épopée roumaine.

L'achat du JMO me permet d'y découvrir, entre deux feuillets, un tout petit carnet dont je reproduit en annexe IX la couverture et quelques pages, noircies de notes au crayon, prises à la hâte. Certaines de ces notations ajoutent quelques touches très personnelles tant au *Carnet de campagne* qu'au JMO. La transcription complète du *Petit carnet* est donnée après celle du *Carnet*.

L'auteur

Lorsque le 30 octobre 1916 Philippe Richemond reçoit l'ordre de mettre en route son groupe pour une mission en Roumanie, il n'en a pris le commandement que le 11 septembre. Il a 47 ans.

Il est le fils d'Émile Richemond (1837-1920), régent de la *Banque de France*, président de la *Compagnie des Chemins de fer du Nord*, président de la *Compagnie parisienne d'électricité* et de Louise Marie Coittant de Borderieux. Il est le frère cadet de Lucien Richemond (1864- après 1929), président de la *Compagnie des Chemins de Fer Paris-Orléans*, président de l'*Union des industries métallurgiques et minières*. Il est lui-même ancien élève de l'École Monge (futur Lycée Carnot, Paris, 17e), bachelier es-sciences, ingénieur à la Compagnie Électro-mécanique en 1892, directeur de la *Compagnie du Sud-Est africain* en 1895-1901[10], puis administrateur délégué des *Anciens Ets Weyher et Richemond* à Pantin, constructeurs de tout le matériel électrique de la *Cie Électro-mécanique*, également fabricant de moteurs et chaudières industrielles. Attaché au commissaire général du gouvernement français à l'Exposition universelle de Turin en 1911, où sa société obtient deux grands prix, il est également agent consulaire de France. Il reçoit la Légion d'Honneur en novembre 1912 au titre du Ministère du Commerce et de l'Industrie.

A son départ en Roumanie, marié depuis 17 ans, il est père de deux filles.

Il s'est engagé pour 3 ans en 1888 au 20e dragons. Plusieurs périodes d'exercices lui ont permis d'être promu lieutenant de réserve en 1896, grade qu'il arbore à la mobilisation au 2e hussards. Blessé le 24 septembre 1914, cité à l'ordre de la 42e division d'infanterie le 23 mai 1915, il est promu capitaine de réserve le 25 mai 1915 pour prendre le poste de commandant de l'escadron de cavalerie divisionnaire de la 42e D.I., intégrée au 32e Corps d'Armée, alors commandé par le général Henri Berthelot. Vraisemblablement du fait de son âge et des suites de ses blessures, peut-être même déclaré « inapte » au combat, il est affecté au Centre d'instruction des autos-mitrailleuses (CIAM) à Versailles le 9 août 1916 pour y suivre un stage de commandant de groupe. Cette formation lui permet de rejoindre le 10e GAMAC le 11 septembre pour prendre la suite du lieutenant Marizis, commandant ce groupe par intérim, promu lui-même capitaine le 21 août 1916 et affecté au commandement du 16e GAMAC, anciennement Batterie Drouet.

Le général commandant le G.A.N. envoie donc au GQG pour cette mission en Roumanie un homme d'expérience, ingénieur, chef d'entreprise, anglophone, rompu aux échanges internationaux de haut niveau et aux us et coutumes de ce que l'on appelle encore « la bonne société »[11]. On note, en outre, qu'il porte une réelle attention au personnel. On le voit en janvier 1912, lors son intervention pour faire attribuer à une dizaine d'hommes des Ets Weyher et Richemond, contremaîtres, ouvriers, magasiniers et même journalier, la médaille d'honneur du Ministère de l'Industrie[12], vraisemblablement en remerciement du travail fourni pour l'obtention des prix à l'exposition de Turin, quelques mois plus tôt par son entreprise. Cette délicatesse est prouvée une nouvelle fois en 1927 lorsqu'il recherche spontanément la veuve du lieutenant Sterlé, l'un de ses officiers de la mission en Roumanie, décédé à Constantinople en 1920, afin de la faire bénéficier d'une double pension de veuve d'officier et de veuve de chevalier de la Légion d'Honneur.

[10] La *Compagnie du Sud-Est africain*, institution financière de droit belge dont la *Banque de Paris et des Pays-Bas* et la *Banque Ottomane* sont des importants actionnaires, a pour objet de « fournir des capitaux aux entreprises opérant sur les territoires portugais du Zambèze et de Mozambique et les régions intérieures jusqu'aux lacs Tanganyika et Nyassa » (*La Liberté*, 25 août 1895, p. 4 ; Retronews).

[11] C'est bien ce qui ressort de son élogieux portrait dans *La Nation*, 12 janvier 1900, p. 1, col. 6 (Lire en ligne sur Retronews). On ne peut totalement exclure l'hypothèse d'un article rédigé sur commande.

[12] *Journal Officiel de la République Française (JORF)*, 10 février 1912, p. 1333-1334.

Le texte

Le *Carnet de campagne*, fort cahier d'écolier à couverture bleue, n'est que très partiellement rempli, seulement 22 feuillets sur 60 étant couverts d'une écriture fine et régulière à l'encre noire. Sans titre, le nom de Richemond n'y apparait nulle part. Mais, comme on l'a vu, l'identité de l'auteur de ce texte ne fait aucun doute. A l'appellation très militaire de « Journal de marche » donnée par le vendeur de ce cahier, je préfère donc l'expression « Carnet de campagne », recueil d'impressions et de descriptions consignées au jour le jour.

On note le vocabulaire familier, un style parfois elliptique, des fautes de français, que j'ai, selon l'usage, conservées dans la transcription. Les aléas de la ponctuation ou même souvent son absence rendent la lecture d'autant plus difficile que la graphie, régulière au premier regard, révèle de nombreuses variantes. A mesure de la dégradation de l'état de santé du Cne Richemond son écriture se déforme, révélant en mars-avril 1917 son état de très grande fatigue.

A ce texte très vivant, à la fois journal intime et aide-mémoire, j'ai souhaité apporter précisions et illustrations, contextuelles, visuelles, prosopographiques, cartographiques … Je suis l'auteur de toutes les notes et des intertitres, insérés uniquement à titre de repères spatio-temporels.

Le *Petit Carnet*, retrouvé à l'intérieur du JMO est constitué de 4 feuillets de papier blanc format 14 x 9,2 cm pliés en deux, insérés et cousus à cheval dans une carte de *Correspondance des Armées de la République* en bristol léger, ornée d'un faisceau de drapeaux des alliés. Le tout constitue un cahier de 16 pages dont seules 7 reçoivent des notes griffonnées au crayon et datées du 28 novembre au 12 décembre 1916. La plupart des textes sont repris soit dans le *Carnet* soit dans le *JMO*, soit dans les deux.

Avant le départ pour la Roumanie

L'indication, dans ce cahier, d'une relève du 10e groupe par le 97e R.I.T., inconnue jusqu'alors, nous apprend qu'après la remise en état de ses véhicules à Amiens, le 10e groupe est retourné au front au plus tard fin août. Le 30 octobre, sur instruction du Ministre de la Guerre, l'état-major de la 6e Armée ayant désigné le 10e Groupe, du 6e C.A, pour être envoyé en Roumanie, lui donne l'ordre de rejoindre le CIAM à Versailles le 2 novembre. Avant son départ, afin de rendre homogène son parc de véhicules, il doit fournir deux de ses autos-mitrailleuses Renault au 1er GAMAC (1er CC) et deux au 5e GAMAC (33e CA) en échange desquelles il recevra de ces groupes quatre autos-mitrailleuses Peugeot dotées de l'inverseur de marche Raulet-Dombret. L'échange se fait le 1er novembre sur le lieu de stationnement du 10e Groupe à Domart-sur-la-Luce à quelques kilomètres au sud de Villers-Bretonneux [13]. Le 1er groupe est à Croissy-sur-Celle au nord de l'Oise, le 5e, dont ne connait pas directement le lieu de stationnement à cette date, étant toutefois affecté à l'EM du 33e corps d'Armée, doit se trouver à proximité, soit à Villers-Bretonneux, soit à Méricourt-sur-Somme[14].

[13] SHD, GR 16 N 677/A-8 autos-canons IV/13.

[14] Dominique Waquet, *Le 10e Groupe mixte d'autos-mitrailleuses et autos-canons, Opérations et personnels (octobre 1914-31 octobre 1922)*, Suresnes, Causseul & Rougeret, 2022, p. 13-14.

Transcription intégrale

En route pour la Russie : 1er novembre - 12 décembre 1916

[1]

30 octobre 1916 : Le 10e groupe AMAC est relevé par le 94e R.I.T. et le soir je reçois une note de service indiquant que le 10e groupe est assigné pour être employé sur un autre théâtre d'opérations[15].

2 novembre : Après échange de voitures avec les 1er et 5ème groupes, nous sommes dirigés sur Versailles où il arrive le 2 novembre pour est remis en état à Versailles.

Où allons-nous aller, probablement en Orient, sans cela on ne nous ferait pas passer par Versailles si c'est un changement d'armée. Ou bien serait-ce le Maroc ?

Eh bien, c'est en Roumanie que le 10e groupe est envoyé au complet avec voitures complétement retapées, munitions pour un an, effectif complétement remanié. On nous a même muni de fusils de chasse pour les loups.

Cela m'a donné un mal de chien pour tout préparer, tout obtenir de l'administration, car je pars avec une centaine de mille francs aussi. Je suis complétement fourbu et claqué, le moral n'est pas trop mauvais malgré un peu d'émotion. J'ai un peu le sentiment que je ne reviendrai pas. Nous allons passer par le Nord de la Russie par mer et il y a pas mal de torpillages. Mais en Roumanie nous serons les seuls combattants français[16]. On va peut-être faire du bon ouvrage.

J'emmène 4 officiers, 1 aspirant, 1 docteur et nous sommes une unité complète et autonome. Peu de l'ancien groupe ont demandé à rester en France. Je trouve qu'un tel ordre ne doit pas être discuté[17].

[2]

28 novembre 1916 : Notre matériel, accompagné de 2 sous-officiers doit aller à Arkangel [sic] sur un bateau de munitions et tout le groupe est parti ce matin avec ses bagages individuels.

Départ de Versailles à 4h du matin et embarqué à Gare du Nord à 7h55 pour Boulogne, où nous n'arriverons qu'à 8 heures du soir, la troupe à la caserne Bruix, les officiers en billet de logement. Diner à l'hôtel, assez mal.

29 novembre : Embarqué à 9 heures sur le *Victoria* à destination Folkestone où nous arrivons à midi 30[18]. Les officiers anglais nous reçoivent au Pavilion Hôtel où nous retrouvons des officiers français d'état-major qui partent pour la Roumanie sous la conduite du Lt colonel Laffond.

Royal Pavilion Hotel - Folkestone (CPA, ca 1910, col. part.).

[15] Sauf erreur de lecture, le Cne Richemond note bien ici « 94e » RIT (régiment d'infanterie territoriale, voir la reproduction de la première page en annexe). Mais sur son JMO du 10e Groupe il inscrit « 30 octobre … le 10e groupe sera relevé le 31 à midi par le 97e Territorial » (f. 7, v°). Il s'agit réellement du 97e RIT qui inscrit dans son propre JMO : « 31 octobre : En exécution de l'ordre n°7897/3 du 30 octobre du 6e CA, la 1ère Cie de mitrailleuse relève ce jour les mitrailleuses du 10e groupe d'autos-canons employées à la Défense contre-avion à Laneuville-les-Bray (*JMO du 97e régiment d'infanterie territoriale*, cahier 5, 31 mai 1915-31 décembre 1916 ; SHD, GR 26 N 794/5, vue 10). D'ailleurs en octobre 1916, le 94e R.I.T. tient un secteur à Vénizel, à l'Est de Soissons sur la rive gauche de l'Aisne, soit très loin d'Amiens (*JMO du 94e régiment d'infanterie territoriale*, cahier 2, 31 mai 1915-31 décembre 1916 ; SHD, GR 26 N 793/13, vues 43-44).

[16] Non seulement il n'y a pas d'autres combattants français en Roumanie, mais il ne devrait même n'y en avoir aucun, comme le confirme le général Berthelot, chef de mission, au Cne Richemond le 5 février 1917, l'aide de la France se limitant, en principe, à un appui purement technique de formation des personnels et d'appui aux états-majors.

[17] On ignorait jusqu'alors qu'un médecin avait été attaché au groupe, le présent cahier ne permet pas d'en connaître le nom. Très peu de noms de sous-officiers et hommes de troupe présents en Roumanie ont pu être retrouvés. S'il y eu des blessés ou des tués, les sources habituelles (comme MemorialGenWeb) n'ont apporté aucun nom.

[18] Le périple du capitaine Richemond et des hommes du 10e GAMAC est retracé sur la carte en annexe IV.

Départ en vitesse à 15h45 pour Liverpool. Arrêt à Rugby, diner au buffet où toutes les girls nous font de l'œil.

Arrivés à minuit à Liverpool et embarqué de suite à bord du *Nigeria* qui doit emmener tout le personnel officier de la mission française.

Installation en chambrée pour les hommes un peu entassés. Officiers à plusieurs par cabine. J'ai une grande cabine et je prends avec moi l'aspirant Dubreuil que je prends comme officier d'ordonnance et que j'impose à mes officiers[19].

[3]

C'est vraiment le départ. La France est quittée. J'ai un peu le cœur serré, mais comme j'ai beaucoup à faire je n'ai pas beaucoup le temps de penser. Sauf quelques attristés le moral est pas trop mauvais [sic].

1er décembre : Les hommes sont assez mal installés et ils n'ont pas assez à manger. C'est inouï la pagaille de ce bateau où il y a 150 officiers et une centaine d'hommes pour lesquels nous n'avons pas de pinard. J'ai, heureusement, pu acheter un peu de vin en bouteille et du tabac. On n'avait rien prévu. Je ne fais pas mes compliments aux officiers de notre ambassade qui ont dû oublier et préparer cet embarquement.

J'ai avec moi un officier qui me porte déjà sur les nerfs. Un nommé Chevannes, le type du commis voyageur commun, vulgaire, qui fait des calembours, toujours les mêmes, et qui est bête comme la lune et sans aucune éducation. Il s'extasie sur tout. Il n'est pas difficile[20].

Le docteur est un peu un loufoque qui oublie tout. J'ai déjà 7 - 8 hommes avec des angines. Il y en a d'autres qui emmènent des souvenirs de France, des blennorragies à soigner à bord que heureusement le docteur avait prévues.

Il y a quelques officiers bien, de Vassoignes[21], d'Aillières[22], mais la plupart des fantassins ne feront pas honneur à la France en Roumanie.

J'ai obtenu de garder ma table spéciale pour moi et mes officiers. Cela n'a pas été sans une certaine jalousie et mes officiers ont un peu tiqué sur Dubreuil.

[4]

2 décembre 1916 : Le *Nigeria* démarre du quai à 13h45. La mer est calme et nous sommes escortés par des bateaux de guerre anglais.

3 décembre : Mer grise et un peu de houle. Exercice de sauvetage. Il y a environ 100 officiers et 150 hommes, mais comme appareils de sauvetage 6 canots et une baleinière et 11 radeaux de 1,50 m au carré. Comme il y a des soldats anglais, il a été attribué aux officiers français 4 canots, et 6 radeaux sont attribués à mon groupe. Se sauver consiste à se mettre à l'eau en se suspendant à des cordes qui pendant autour des radeaux. C'est monstrueux et c'est tout ce qui a été prévu pour un bateau qui est exposé à être torpillé dans des eaux glacées en décembre.

Chacun de nos radeaux sera commandé par un officier, le docteur et l'aspirant. Mes officiers le trouve saumâtre, mais j'estime que notre devoir est de ne pas lâcher la troupe. Chacun reçoit une ceinture de sauvetage.

Quelques hommes et des officiers malades. Nous marchons sensiblement N.O. et le soir le torpilleur anglais nous lâche. La mer est assez houleuse, nous devons faire route vers l'Islande.

4 décembre : Mer grise, plus doux, houle. Je suis un peu mal à l'aise, coliques et toujours aussi vanné. Route au N.O. Beaucoup de malades.

[5]

5 décembre : Toujours temps gris et doux. Route N ou N.E.

6 décembre : Température un peu plus froide. N. et N.N.E.

7 décembre : Le jour commence à diminuer sensiblement. Première neige et grêle, houle plus forte.

---

[19] Jacques Lemaigre-Dubreuil vient d'avoir 22 ans. Diplômé de l'École libre des Sciences Politiques, il est appelé de la classe 1914 à la mobilisation au 20e dragons. Il est promu aspirant au 1er juillet 1915 puis sous-lieutenant de réserve à titre temporaire en juin 1916 (Vois sa notice biographique complète en annexe II).

[20] Eugène Chevannes, 44 ans, employé d'une compagnie d'assurance, est lieutenant de réserve de cavalerie. Il n'a été aux armées qu'un an avant d'être affecté au 10e groupe lors de l'envoi en Roumanie (Voir annexe II).

[21] Il s'agit probablement du capitaine Anicet Maurice Elie de Vassoigne, officier de carrière, âgé de 49 ans, détaché à l'état-major du 3e corps de cavalerie le 30 septembre 1916, décoré de l'ordre de l'étoile de Roumanie avec épée en 1917 (*Registre Matricule de la Seine, Cl. 1887, 6e bureau*, Mle 891 ; AM Paris, D4R1 515).

[22] Alexandre Gustave Louis Caillard d'Aillières, né le 7 septembre 1880 à Paris, étudiant en droit, lieutenant de réserve, détaché à l'aéronautique de la 5e armée du 16 au 20 août 1916, désigné à 34 ans, pour faire partie de la Mission française en Roumanie (Télégramme du Gal Cdt le 28e CA du 3 novembre 1916), capitaine de réserve en janvier 1917. Il rentre en France le 8 mai 1918 (*R.M. Seine, Cl. 1900, 6e bureau*, Mle 436 ; AM Paris, D4R1 1090).

8 décembre : Le froid commence à pincer. Le jour se termine à 14 h. Pleine lune.
9 décembre : La durée du jour diminue. Nous avons dû monter vers le 74e degré. Nuit froide, tempête de neige.
11 décembre : Il ne fait plus jour du tout et le temps est bouché. Depuis le départ nous n'avons pas croisé un seul bateau et aucun renseignement ne peut être obtenu sur notre marche et nous sommes sans aucune nouvelle du monde entier. Je pense à ma femme et à mes petites. J'ai confiance au fond et je pense bien que nous arriverons.

Mais on a tout de même un petit pincement au cœur de temps en temps. Comme dit Sterlé[23], cela vaut un assaut, ce voyage. Il est bien malade du mal de mer, ainsi que mon ordonnance, qui est comme une chiffe. La nourriture est de plus en plus infecte et immangeable, bien anglaise. Tout a le même goût, ce qui peut expliquer l'éternelle sauce à la menthe. Tout le monde s'embête sur ce bateau et le bateau est triste. Tous les hublots sont peints en noir et fermés afin qu'aucune lumière ne puisse être vue par des sous-marins. C'est la lumière électrique dans les cabines fermées. La salle à manger est un modèle de puanteur. Pas de ventilateur et tout fermé. On mange, on boit, on fume, on sue là-dedans. Des bouteilles ou des plats sont renversés par le roulis, ce qui ajoute un relent de plus. C'est vraiment infect. Et quand on vient du pont, il faut se cramponner pour ne pas tomber d'asphyxie.
[6]

On voudrait bien être arrivé et ne plus avoir cette petite angoisse que personne n'avoue et que chacun ressent. Le pont et l'avant sont couverts de glace, ainsi que les cordages. Le spectacle du navire dans les pôles. On commence à sonder et il semble que nous faisons route vers au Sud. On marche au ralenti. A l'arrivée, je vais avoir d'autres préoccupations, pour le manger des hommes, leur froid, et je crois que je n'ai pas encore fini et je ne suis pas encore près du repos.

Arkhanglesk et Moscou : 12 décembre 1916 - 10 janvier 1917

12 décembre 1916 : Nous sommes arrivés au large des côtes ce matin à 8 heures et le pilote nous amène à Alexandroff à midi[24]. Nous n'y étions pas attendu.

Tous les visages sont détendus. La remontée dans la noirceur pendant 30 kilomètres était très pittoresque, malgré la nuit blafarde.

Mais personne ne nous attendait ici et nous ne savons comment aller plus loin. Le chemin de fer est parait-il seulement à moitié fini.
20 décembre 1916 : Le *Nigeria* a enfin pu venir à quai après 8 jours où nous avons manqué de tout, même d'eau douce pour se laver. Les hommes crèvent de faim et de soif.
[7]

J'ai pu organiser un service de ravitaillement à terre et y trouver un peu de pain. 50 kilos pour 20 roubles ? !

Nous devons attendre les possibilités d'avoir un brise-glace pour nous mener à Arkangel et trouver la voie ferrée.
24 décembre 1916 : Nous avons jusqu'à -30° de froid à 17 heures. Enfin, j'ai pu toucher quelques conserves de l'Intendance russe, conserves de lapin, de corned-beef, de dattes et de raisin sec. Il y a un petit souper pour les hommes avec distribution des cadeaux que maman et Vefa [?] m'avaient donné pour leur Noël, avec pipes, agendas, etc., de la maison Delaunay-Belleville[25]. Fête de famille qui a beaucoup plu aux hommes qui sont de grands enfants et qui s'embêtent ferme dans ce bateau prison.

J'ai aujourd'hui un homme avec un nez gelé et un autre avec une congestion. Je suis toujours préoccupé de la nourriture des hommes. Nous-mêmes avons à peine à manger et à boire.

Cela promet pour la suite et c'est fou comme imprévision des autorités françaises. C'est bien le Système D le seul à employer. Mais quel tintouin et quelles préoccupations et responsabilités pour moi capitaine de réserve réduit à ses seuls moyens.

---

[23] Emile Sterlé, 34 ans, sous-lieutenant d'active, a rejoint le 10e groupe d'autos-canons le 26 février 1916 (voir sa notice biographique en annexe II).
[24] Alexandrovsk, ville créée en 1896 (aujourd'hui Polyarni), se trouve sur la rive ouest du fjord de Kola à égale distance (environ 30 km de part et d'autre) de Moumansk et de la mer de Barents. Son port, en 1916 récemment édifié, reste libre de glace toute l'année, d'où son importance stratégique pendant l'hiver 1916-1917. Arkhangelsk à cette période est prise par les glaces, d'où le transbordement sur un brise-glace pour rejoindre ce port qui vient d'être raccordé au réseau ferré afin de permettre le transfert vers Moscou des armes, matériels, vivres, munitions fournis par les pays alliés de la Russie.
[25] Les établissements Delaunay-Belleville, chaudronnerie industrielle créée en 1875, se lancent dans la conception et la fabrication de voitures de luxe à partir de 1904. Ils participent à la fabrication des chars Renault FT à partir d'août 1917 (Notice Wikipedia). On peut supposer qu'y travaille un proche ou un membre de la famille du Cne Richemond.

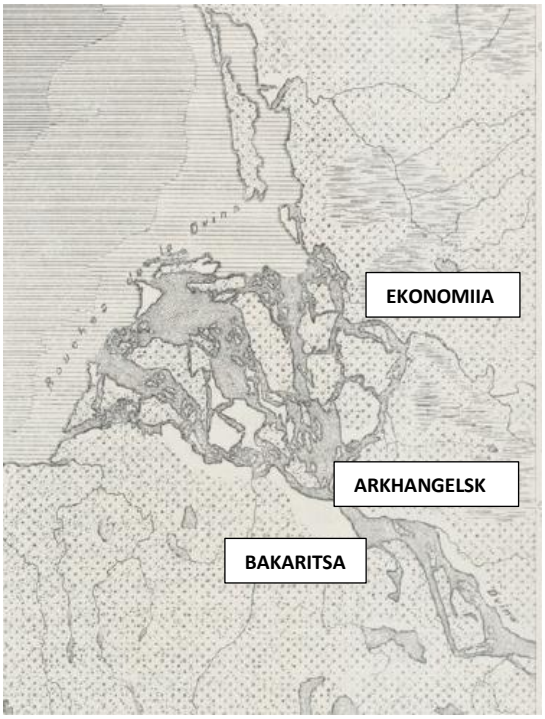
28 décembre : Enfin un brise-glace, le *Brousse* [?], est venu nous chercher et nous l'avons envahi. Les hommes sont entassés dans la cale avec de la paille et les officiers sur les banquettes d'un petit salon. On a embarqué des vivres froids pour 4 ou 5 jours.
[8]

D'Alexandrovsk (Fjord de Kola/Mourmansk) à Arkhangelsk, en brise-glace.

Embarqués à 8 h du matin, nous quittons la rivière vers 2 heures de l'après-midi en dépassant quelques bateaux.

31 décembre : Le passage à travers la glace et les glaçons nous a amené vers 4 heures du matin en face d'Arkangel. La glace se reformant derrière le bateau et dès qu'il a stoppé, nous avons pu descendre sur la glace à 5 kilomètres de la ville. Nous devons partir le 1er janvier à midi par un train spécial. Je ne sais pas si c'est le froid qui m'éprouve mais je ne me sens pas très bien. Je ne me sens pas dans mon assiette, aucun appétit, de la fatigue qui se traduit par une flemme énorme.

Je n'ai aucune nouvelle du bateau qui doit apporter notre matériel et très inquiet à ce sujet.



Le delta de la Dvina, les trois ports d'Arkhangelsk fin 1916[26].

[26] Fonds de carte E. Reclus, *Nouvelle géographie universelle*, Paris, Hachette, 1880, t. V, p. 642 (Gallica).

1er janvier : Tous les bagages sont descendus sur la glace et chargés sur des traineaux, les malades avec un tramway.

Grand désordre russe à la gare où rien n'a été prévu, semble-t-il. La troupe doit partir dans un train spécial, accompagnée du Lt Sterlé et du docteur, et le soir je pars avec mes officiers par le rapide de Moscou.

Les hommes sont en 3e classe avec des couchettes en bois et ils doivent rester 3 ou 4 jours dans le train. J'ai eu tou[te]s les peines du monde à obtenir un wagon de 2e classe pour Sterlé et le docteur.
[9]
On a pu donner un repas chaud aux hommes. Mais ils sont bien difficiles à mener, après les privations du voyage. Et il y a 2 ou 3 mauvaises têtes assez difficiles dans ce pays étranger.

Je pars à 8 h ½ du soir avec mes officiers dans le rapide, dans de très bons sleepings très confortables. Mais à Arkangel on a seulement oublié d'accrocher le wagon restaurant habituel et nous n'avons aucun vivre.

Nous nous ravitaillons difficilement dans une gare avec de la mauvaise nourriture.

Paysage très monotone et uniforme, steppes et forêts de sapin. Toujours la même chose.

Le train rapide marche à vitesse réduite et s'arrête à toutes les petites stations. Pas de lumière dans le train, des bougies la nuit et il ne fait pas chaud. Je suis content d'avoir pu acheter à Arkangel des bottes de feutre.

3 janvier : Arrive à Moscou vers 13 heures. Impossible de trouver de la place dans les hôtels pleins et grande difficulté pour faire transporter nos bagages dans un hôtel Métropole où nous commençons par déjeuner modestement avec caviar, omelette, poulet et … à 4 pour 100 francs ? ! Nous retrouvons un de mes officiers parti après moi, Dampierre[27], et qui a rejoint seul par la Suède. Je trouve enfin ma chambre à l'Hôtel National.

Hôtel Métropole **Moscou**

Hôtel National

Visite au colonel Lafond pour obtenir un arrêt à Moscou pour le repos de la troupe dont l'état sanitaire est mauvais.
[10]

Après tous ces jours, quel joie de se laver et de changer de linge.

A 8h ½ nous nous retrouvons à l'Hermitage avec d'Aramon[28], Dampierre, Dubreuil et nous voyons arriver Chevannes qui n'a pas encore prise de bain, col ouvert, etc., quelle tenue.

Très jolie salle, garçons en blanc à la russe, diner passable à 5 roubles. Des cabinets particuliers au balcon genre *Les Fleurs* à Paris[29] du haut desquelles des dames russes nous portent « A la santé », et un capitaine d'état-major russe vient nous demander de monter boire avec eux. Vins liqueurs, champagne et visite à un restaurant music-hall à 20 minutes. Nous ne nous quittons qu'à 2 heures du matin. Les deux dames russes parlant français, stupéfaites que nous buvions si peu et que nous ne soyons pas gris.

Jeudi 4 janvier : Arrivée du train de la troupe en gare de Moscou. Les hommes ne peuvent sortir de la gare et doivent cantonner dans le train sur des couchettes en bois. Belle hospitalité pour 150 soldats français. C'est simplement dégoutant.

---

[27] Etienne de Dampierre, sous-lieutenant de réserve de cavalerie, 24 ans, a servi dans l'aviation (Voir sa notice biographique en annexe II).

[28] Paul de Sauvan d'Aramon, 38 ans, lieutenant de réserve de cavalerie est affecté au Centre d'instruction des autos-mitrailleuses en mars 1916, sans avoir connu les combats (voir notice en annexe II).

[29] On connait dans les années 1900-1910 un restaurant *Les Fleurs*, près de la rue Royale (*Gazette des Beaux-Arts*, 1910, p. 201 ; Gallica).

5 janvier : Ce n'est qu'après démarches, rapports, etc. que j'ai pu obtenir pour les hommes de quoi se laver, hospitaliser les malades dans un lit, organiser une nourriture chaude et des sorties dans Moscou par groupes accompagnés. Très bien reçus par quelques français à Moscou.
[11]
22 hommes sont à l'hôpital français de Madame Giraud. J'obtiens un délai avant de repartir seulement après un repos détente pour les hommes.
Après-midi visite du Kremlin avec les dames russes de l'autre soir, mais pas de soleil, pas vu l'intérieur.
6 janvier : Je suis toujours assez fatigué et préoccupé par ma troupe dont l'état de santé est mauvais et qui est mal installée.

Je me suis promené un peu seul dans Moscou que je n'aime pas beaucoup (Kremlin à part). La ville est extrêmement allemande, tout pue le boche comme forme, style, allure, maisons, choses et gens, les magasins, les cafés, les garçons. Et puis tout cela fait triste, lourd, kolossal et morne avec de la neige sale, traineaux ridicules, marchant quand ils veulent et à des prix !! Plus je connais l'étranger, plus j'aime la France.

Ce que nous apprenons de la Roumanie n'est pas folichon. Après leur déroute, ils tâchent de se reformer à l'arrière. Qu'est ce que nous sommes venus faire là et où est mon matériel [?]. Quand je vois la difficulté de transporter des hommes, je ne peux m'imaginer mes deux sous-officiers qui escortent le matériel susceptibles de faire tout charger sur un train et de l'amener jusqu'en Roumanie.
7 janvier (1er janvier russe)[30] : Aujourd'hui tout est fermé, même les restaurants qui ne sont ouverts que pour ceux qui habitent. Je me repose un peu.
[12]

Je suis allé hier avec mon flirt, M. Aleloff[31] à une exposition de broderie russe où j'ai acheté une nappe brodée pour Christine[32] puis avec elle et une demoiselle Ardieff prendre le thé. A 7 h avec d'Aramon et Dubreuil diner chez Madame Ardieff avec 3 personnes parlant français. Diner simple, cuisine française pour nous et intimité de famille. Tous très aimables, les femmes remarquablement intelligentes et cultivées, ayant tout lu, tout sur Paris, le midi etc.

J'ai complétement conquis ces gens là qui m'adorent. On trouve d'Aramon un peu froid et sa surdité lui nuit. Dubreuil flirte avec la jeune fille, Dampierre charmant, mais poseur. Chevannes est semé. Il est reçu par tous les boutiquiers français.

On nous emmène à la messe de minuit, heureusement sans réveillon. Coucher à 2h du matin.

C'est curieux comme ces Russes sont pessimistes. Ils semblent craindre une révolution. Ils sont étonnés de mon moral et de ma confiance qui les a étonné et, je peux dire, réconforté. Les photos de Christine et des enfants ont été admirées. Ils veulent tous faire la connaissance de Christine.
8 janvier : Nos amis russes ne veulent plus nous lâcher.

Nous avons été visiter ce matin, visiter le Kremlin et quelques-unes des églises ruisselantes de cuivre et d'or dans une demi-obscurité éclairée par des cierges.

Il paraitrait que mon matériel est arrivé à Arkangel.

D'autre part j'ai encore pas mal de malades surtout des angines. Je vais être obligé de laisser du monde ici.
[13]

Moi-même, je dois soigner ma gorge au citron et à l'eau oxygénée.
9 janvier : Décidément, ce n'est pas la guerre ici, mais la fête perpétuelle. Hier nous étions invités par nos amis russes à une opérette russe incompréhensible d'ailleurs, mais salle intéressante. Puis nous avons été emmené souper au *Proga*, le restaurant le plus cher de Moscou. Menu tout à fait épatant et somptueux. Après diner nous sommes allés dans un salon particulier avec un pianiste et on a dansé. Nous étions d'Aramon, Dampierre, Dubreuil et moi, M^{r} M^{e} et M^{elle} Ardieff, M^{e} Aleloff, sa sœur et son beau-frère et sa fille et le capitaine russe que j'ai d'abord pris pour M^{r} Aleloff et qui n'est que son fiancé : « Nepenström ». Il a eu des danses russes de « Nepenström » avec sa fiancée et la fille de M^{e} Aleloff, qui a 15 ans et a l'air d'en avoir 18 ou 20. Nous sommes rentrés à 2 h ½ du matin. Tous ces gens sont charmants et même gênants. Il n'y a même pas moyen de mettre la main à la poche pou un pourboire. Le colonel russe que j'ai vu et qui m'adore est venu déposer des cartes chez moi avec le G^{al} qui commande l'École des Cadets. Il parait que les officiers ne comprennent pas que je n'ai pas été reçu

[30] P. Richemond fait correspondre à tort le 7 janvier du calendrier grégorien avec le 1er janvier du calendrier julien encore en vigueur en Russie, alors qu'il s'agit du 25 décembre julien comme le prouve la notation sur la messe de minuit quelques ligne plus loin. Il ne commet pas cette erreur de correspondance dans le JMO.
[31] En réalité Alelov, patronyme repéré aujourd'hui aux États-Unis.
[32] Épouse du Cne Richemond.

officiellement à Moscou. Ils trouvent qu'on aurait dû honorer mon fanion à son passage pour qu'il en garde le souvenir.

Nous devons probablement partir demain.

10 janvier : Règlement des dépenses de la troupe à la gare avec une enveloppe pour le prince colonel qui commande la gare.

[14]

Longs pourparlers pour obtenir que dans ce train spécial, qui emmène hommes et officiers, on arrive à mettre un wagon de 1ère classe pour les officiers.

De Moscou à Jassy : 10 - 18 janvier 1917

Le départ a lieu à 10h ½ du soir en gare de Briansk[33]. Nos amis russes sont venus nous accompagner et il y a encore des embrassades et il faut éviter les moustaches des hommes.

Quelques femmes françaises venues à la gare font un peu de scandale. Les hommes ne sont plus en main du tout. Ils sont depuis trop longtemps en voyage et sans contrôle.

11 janvier : Ce train de troupe est à allure spécialement lente. Soukoubich à 250 km de Moscou en 24 heures. Un repas chaud peut être donné aux hommes.

13 janvier : La lenteur du voyage est désespérante mais il n'y a pas grand-chose à faire. Il semble que les autorités opposent une mauvaise volonté passive. Des trains de matériel passant devant nous notre arrivée n'est pas prévue. Nous restons des heures dans les gares. C'est l'inexploitation systématique du réseau[34].

Nous avons pu heureusement avoir avec nous une caisse de wisky [sic] qui nous permet de nous faire avancer. Aussi après presque une journée sans démarrer dans une gare, après qu'on nous a dit qu'il n'y avait pas de locomotive, j'invite le chef de gare à venir me voir dans mon wagon et je lui offre à sa grande surprise un verre de wisky. Il s'étonne que nous puissions avoir cet alcool. Alors je lui en offre une bouteille. Il la cache dans son manteau et une demi-heure après nous avons notre locomotive et nous repartons.

[15]

14 janvier : Après bien des péripéties nous arrivons à 5h du soir à Kiev et malgré mes dépêches, rien n'a été préparé pour mes hommes. Le consul français venu à la gare est un juif, traité comme tel par les russes. On obtient difficilement un simple souper pour les hommes et un semblant pour les officiers.

A 20h 30 arrive à la gare le lieutenant français prince Murat (Michel) [35] qui nous emmène à l'Hôtel Continental manger du caviar et boire du champagne, Dampierre, d'Aramon et moi. Les nouvelles de Murat sont désolantes, les Roumains foutant le camp comme des lapins et ils trahissent. Les Russes n'en veulent plus et vont prendre le front roumain.

Murat nous parle de faire venir sa femme à Kiev et aussitôt d'Aramon, Dampierre et moi nous envisageons la folie de faire venir nos femmes en Russie !!!

15 janvier : Arrivée à Gernerinka[36] à 14 h. Nous n'en partons qu'à 9h du soir.

16 janvier : Arrivée à Rasdelnaïa[37] d'où on doit nous diriger sur Ungeri, frontière roumaine.

Le paysage est complétement changé. Une terre noire très triste qui me rappelle les montagnes du Manicaland en Afrique[38].

Nous avisons en route, à une station, un détachement d'autos-mitrailleuses anglais, ceux qui sont arrivés à Arkangel l'an dernier et ont commencé à y rester 4 mois[39].

---

[33] Du nom de Briansk, première grande ville à 380 km au sud de Moscou atteinte par les trains partant de cette gare. La gare de Briansk dont la construction débute en mai 1914 n'est pas encore terminée en ce début de 1917. Elle devient « Gare de Kiev » en 1932, nom conservé de nos jours (Voir des photos de sa célèbre verrière dans la notice Wikipedia).

[34] On se souvient que le père du Cne Richemond a présidé la Compagnie des Chemins de Fer du Nord et que son frère est le président de celle du Paris-Orléans.

[35] Michel Murat, 29 ans (Alexandrov (Russie), 7 février 1887 - Paris, 8 juin 1941), encore officier de liaison aux Armées du Nord en août 1916, est le fils de Louis Napoléon Murat (1851-1912) et de Eudoxia Somova, aristocrate ukrainienne. Il est l'époux (1913) en premières noces, d'Héléna Macdonald Stallo (1893-1932), originaire de Cincinnati (Comte Fleury, « Les Murat », *Le Gaulois*, 23 août 1916, p. 1 ; Retronews).

[36] Il s'agit vraisemblablement de Jmerinka, important carrefour ferroviaire à 230 km au sud de Kiev.

[37] Au sud-Est de Jmerinka à 60 km d'Odessa.

[38] Province de l'Est du Zimbawe. Comme le signalent les états de service de son dossier de Légion d'Honneur, Philippe Richemond a été directeur de la *Compagnie du Sud-Est africain*. Cette notation laisse penser qu'il s'était bien rendu sur place.

[39] Grâce à un échange avec la professeure Charlotte Alston de l'Université de Northumbia, je peux affirmer qu'Il s'agit d'un ou plusieurs escadrons d'autos-mitrailleuses de la Royal Naval Armoured Car Division créée fin 1914 par le député irlandais unioniste Oliver Locker Lampson sous l'égide du Royal Naval Air service pour combattre en Belgique. La guerre de tranchée amène Locker

[16]

Ils reviennent de Roumanie où il n'y aurait plus rien à faire[40]. Ils nous confirment la fuite des Roumains sans combattre. Ils disent qu'en Roumanie on ne peut plus ni se loger, ni manger, ni pour les officiers ni pour la troupe. Les Anglais vivent sur des conserves anglaises.

Cela promet. Les officiers anglais me confirment que si je n'allais pas avec mes hommes chercher mon matériel à Arkangel, il n'arriverait jamais et en tout cas pas entier parce qu'il serait pillé en route.

18 janvier 1917 : Le train arrive à Yassy à 8 heures du matin. Il faut encore attendre des ordres pour notre destination de cantonnement, à l'aviation roumaine, avec pour les hommes un local sous les toits, sans fermeture et dans du foin, plein de vermine. Les officiers logent en ville, sans lit.

A Jassy, en attente d'instructions : 20 janvier - 4 février 1917

20 janvier : Ce n'est qu'après 2 jours de palabre que j'obtiens pour le groupe un local dans un quartier du 53e R.I. au moins qui est convenable.

Quel désespoir que cette arrivée à Jassy, des soldats en véritables haillons, des officiers poudrés et fardés, le tout à l'aspect minable. Cela sent la déroute. Et l'état d'âme de la population et de la troupe a de quoi vous donner le spleen.

Tout est lugubre. Le temps gris, brumeux, le dégel, de la boue qui donne en outre un malaise physique.

Je retrouve la capitaine Martin du 32e C.A. qui est attaché ici à la Délégation. Impossible de trouver un endroit pour manger et cela sent déjà la famine. Dans la salle à manger d'un hôtel, une cohue indescriptible d'officiers, de femmes. Tout cela en déroute.

[17]

Yassy grouille de réfugiés. La population y est de 75 000 et aujourd'hui ils sont 3 ou 400 000 à loger, à nourrir.

Je suis logé dans un grand salon, et comme lit un divan dur sans drap.

Le Gal Berthelot n'est pas là. Je pars pour le G.Q.G., qui est à Barlad, par un train de nuit presque sans glaces et bondé qui devait partir à 6h ½ du soir. Je suis monté dans le train à minuit et il n'a démarré qu'à 3 heures du matin.

Nous étions 8 dans un compartiment de 6, dont une infirmière roumaine qui s'est couchée en travers sur un colonel français et moi-même.

Au G.Q.G. Berthelot absent, je suis reçu par le Col Petin[41] qui me confirme que mon matériel est arrivé à Arkangel.

En attendant sa venue, je dois diviser mon groupe en 4 détachements pour faire des écoles de mitrailleuses et envoyer tout ce qui est chauffeur au service automobile à Barlad.

Je rentre à Yassy après une bonne nuit chez l'habitant et des repas possibles au Cercle militaire où je retrouve Champin[42] qui est le grand régulateur !! Arrivée à Yassy dans un train inénarrable.

Je suis vanné et dégouté. Si cela continue, la campagne roumaine sera une rude fatigue jusqu'à ce je puisse avoir reformé mon groupe.

Ici, le désordre organisé règne en maître. C'est au-dessus de ce qui est imaginable.

Lampson fin 1915 à contracter avec l'armée russe pour la mise à sa disposition de cette RNACD. Après 4 mois d'attente du dégel à Alexendrovsk début 1916, cette imposante unité (500 hommes, 50 officiers, 45 voitures blindées, 15 camions et 50 motos), commandée par le Lieutenant Commander Soames combat sous commandement russe dans le Caucase (été-automne 1916), en Roumanie (hiver 1916-1917) puis en Galicie en 1917 dans le cadre de l'offensive d'été d'Alexandre Kerenscky (Charlotte Alston, « Encounters on the Eastern front : The Royal Naval Armored Car Division in Russia 1915-1920 », *War in history*, vol. 25, n°4, november 2017 (Voir en ligne); « British armoured cars on the Eastern Front in the First World War », www.history.org.uk ; lire en ligne). Cette unité est équipée d'autos-mitrailleuses Austin série III (Voir en ligne).

[40] La déroute de l'armée roumaine est telle qu'à la mi-janvier 1917 le pays est amputé des 2/3 de son territoire comme on peut le constater sur la « Carte des opérations militaires » en annexe III.

[41] Victor Eugène Lucien Gabriel Petin (Bordeaux, 27 juin 1872 - 20 juin 1962). En 1916, colonel d'infanterie, adjoint au général en chef de la Mission française en Roumanie. En 1933, général de division, il commande la 1ère région à Lille. Chevalier de la Légion d'Honneur du 22 février 1915, officier du 9 juin 1917, commandeur en 1927, grand officier en 1933 (dossier n°19800035/421/56331 ; base Léonore).

[42] Charles Marcel Henri Champin (New-York, 26 mai 1875 - 1945), bachelier es lettres et es sciences, licencié en Droit, ancien élève de l'École Polytechnique (promotion 1894), administrateur de la Cie des Phosphates et des Chemins de fer du Ghana, de la Sté des aciéries de Longwy, de la Cie Française des mines de Bor (Serbie), président du CA de la Sté des Tubes de la Sarre, capitaine de réserve au Service des chemins de fer et des étapes en 1916, promu chef d'escadron dans le même service de régulation le 25 mars 1919 (*Annuaire des Officiers* 1920, p. 1533). Croix de guerre, citation à l'ordre de la mission militaire française en Roumanie, chevalier de la Légion d'Honneur du 29 décembre 1916 au titre du Ministère de la Guerre, officier du 25 mai 1922 au titre du Ministère du Commerce (dossier n° 19800035/62/7581 ; base Léonore).

[18]

Et avec le caractère roumain qui semble fait de tout ce qu'il y a de mauvais dans le latin et dans l'oriental, c'est formidable et effrayant.

Je crois que si nous étions arrivés avant la déroute roumaine, nous aurions pu faire du bon travail avec notre groupe. Mais maintenant tout est à réorganiser et les Russes arrivent en masse avec ces Roumains qu'ils méprisent et détestent.

A Barlad, j'ai été gratifié d'un galon de plus. Mais c'est une nomination valable seulement pour la Roumanie et mes officiers ont aussi un galon de plus. Naturellement personne n'a de galon pour en rajouter un de plus. Et il n'y en a pas dans le pays.

31 janvier : Nous avons tous été vaccinés du choléra. Et cela m'a donné une fièvre de cheval, bien que fait en deux fois. Et j'ai de l'albumine.

J'ai expédié à Bacau [env 95 km So de Iassy] un premier détachement avec Chevannes et un autre à Barlad avec un sous-officier de tous les chauffeurs.

Retrouvé ici de Champgrand[43] qui commande l'unique section roumaine d'autos-mitrailleuses affectée à la cavalerie[44].

« Auto-mitrailleuse roumaine – Jassy »[45].

2 février : Je suis informé que tout le matériel réuni à Arkangel est détruit en rade par un incendie considérable, attentat pour faire sauter les bateaux contenant des munitions[46].

Je pars pour Barlad demander des instructions à la Mission française.

Inspecteur de la cavalerie divisionnaire roumaine : 5 février - 10 avril 1917

[19]

5 février : J'ai pu enfin voir le Gal Berthelot qui m'explique qu'il n'a jamais demandé l'envoi d'un groupe d'autos-mitrailleuses constitué, mais seulement de matériel complet d'un groupe, la France ne devant

[43] Henri Labbé de Champgrand, 27 ans, est détaché auprès de l'armée roumaine depuis le 15 septembre 1916. Ancien lieutenant au 12e groupe d'autos-mitrailleuses (GAMAC) après avoir servi comme sous-lieutenant au 14e groupe d'autos-canons de la Marine depuis le 3 avril 1915, il est le plus expérimenté des officiers français en Roumanie en terme de commandement d'une unité de ce type. Il n'est pas impossible qu'il ait suivi au CIAM en août 1916 le même stage que celui auquel a participé le Cne Richemond. Dans cette mission d'encadrement de la section roumaine d'autos-mitrailleuses, le Lt de Champgrand est accompagné du maréchal-des-logis Paul Bouhélier, du 14e GAMAC rappelé au CIAM le 8 août 1916 parce que ce groupe va être dissous puis « parti le 13 septembre 1916 en Roumanie à la disposition de la mission française pour le service des autos-mitrailleuses », et enfin affecté à l'aviation au Maroc le 1er avril 1917 (Voir sa notice dans mon *Historique du 14e GAMAC*).

[44] Cette toute petite unité est initialement composée de quatre véhicules autos-mitrailleuses, deux Peugeot et deux Renault, complétée en novembre de deux autres Peugeot (F. Vauvillier, *op. cit.,* p. 136, où est présentée une photo de cette section). On comprend l'importance de cette dotation de la France à l'armée roumaine lorsqu'on constate qu'elle est évoquée le 28 novembre 1916 devant le *Comité Secret* de la Chambre des députés par Aristide Briand, Président du Conseil et ministre des Affaires-Étrangères, comme faisant partie des envois faits par la France à l'armée roumaine « depuis près d'un an » (*JORF*, *Débats parlementaires. Chambre des députés : compte rendu in-extenso, interpellations sur le corps expéditionnaire d'Orient*, 14 novembre 1920, p. 167, col. 2 (lire en ligne l'intervention d'A. Briand). L'expression « depuis près d'un an » concerne, bien entendu TOUS les envois de matériel en Roumanie parmi lesquels celui des autos-mitrailleuses est vraisemblablement le plus récent.

[45] Lt Marié, 1917, Médiathèque de l'architecture et du patrimoine, AP62T136062 (Voir reproduction sur Wikimedia Commons).

[46] L'incendie du navire transportant les blindés du 10e groupe est l'une des conséquences de l'explosion, le 13/26 janvier 1917, à l'un des appontements d'Ekonomia, avant-port d'Arkhangelsk, du Chelyuskin, cargo russe transportant des matériels, des munitions et des produits chimiques hautement inflammables. Voir en annexe VI une synthèse sur cet événement.

pas fournir de combattants mais seulement des éléments instructeurs et d'état-major. Très bon déjeuner chez le général qui a toujours l'officier d'ordonnance qu'il avait au 32e C.A., le lieutenant Marchal.

En attendant l'envoi d'un autre matériel, si il vient pour le printemps, je suis affecté à l'inspection de la cavalerie divisionnaire roumaine sous les ordres du Lt colonel Vaulchier[47]. Et il est formé des groupes d'instruction avec officiers et sous-officiers, et presque toute la troupe avec Lt Sterlé va au service automobile à Harlau [env. 60 km NO de Iassy].

7 février : Prise d'armes pour remise de la Légion d'Honneur au lieutenant Sterlé dans le quartier de Iassy. Après quoi le groupe est disloqué.

Mon moral est assez bas et le physique aussi. J'ai des névralgies faciales extrêmement douloureuses. Je ne savais que faire l'autre jour à Barlad. Et puis j'ai ce qu'il faut comme antérite [sic] et diarrhée.

La perte de mon matériel m'a certainement donné un rude coup. J'ai de la peine à réagir. C'est la perte de tout ce que je venais faire ici de possible, l'abandon de tout intérêt et de tout espoir, le manque certain de tout, la vie errante dans un pays affamé, le canapé sans matelas et sans drap jusqu'à la fin de la guerre, et crever la faim et le froid.

[20]

Et tout cela sans sentir que l'on part faire quelque chose d'utile. Et moi qui aspire à un gourbi quelconque depuis mon arrivée, à une cagna, à un endroit où je puisse déposer mes cantines, organiser un lit, me laver. Je vais avoir à courir tout ce qui reste de Roumanie à inspecter toutes les divisions, dans toutes les directions, à pied, en traineau, à cheval et à continuer à ne me laver que mal, ne pas dormir, ne pas bouffer.

Je suis vanné. J'ai vieilli de 10 ans et je suis maigre à faire peur. J'ai besoin de repos. Je regrette ma tente et mon lit de camp, brûlé avec le matériel à Arkangel.

15 février 1917 : Je crois que le vent tourne un peu. J'avais reçu l'ordre de partir pour Dombrovani où se trouve le Lt colonel Vaulchier, sous les ordres duquel je suis placé et j'avais déjà chargé mes bagages sur le train, lorsque le Lt colonel est arrivé par un train à Yassy et m'a indiqué de rester à Yassy comme Centre de l'Inspection de Yassi.

Je réintègre mon salon à 3 h du matin et le lendemain je me rends à l'endroit où étaient logés Dampierre et d'Aramon. Dampierre ayant été chargé de trouver des logements ne s'était pas mal servi avec lit et drap.

Le logement était inhabité et je l'ai pris pour m'y installer immédiatement. Une bonne chambre avec un bon lit, bureau, toilette, autre chambre transformée par moi en salle à manger avec un lit, une cuisine et un débarras. Le grand luxe, quoi.

[21]

Je me débrouille pour trouver du bois et j'ai l'intention de faire ma cuisine moi-même avec mon cuisinier et mon ordonnance qui n'auront que des provisions à chercher toute la journée et à la campagne. J'ai enfin pu prendre un tub[48], ce que je n'avais pas fait depuis Moscou.

Je vais donc pouvoir enfin abandonner le bouge où je vais prendre mes repas et qui vaut une description.

C'est chez une dame Lanoy, veuve d'un Français, mais qui est boche et personnifie la grosse Bertha. Elle plonge dans sa casserole et on ne la voit guère qu'à la cuisine. La gérante ressemble à Mme Dalbanne en très mal et plus maigre et elle est aussi boche. 2 ou 3 marmitons complètent le personnel et tout cela sale, débraillé, jamais peigné, cordon remplaçant des boutons, épingles, mains sales et tout dégoutant. On entre dans une pièce noire. On [a] déjà l'odeur fétide de la graisse tiède ou d'huile vous prend à la gorge. Une porte à demi ouverte laisse voir la cuisine assez petite, sale, …, dans laquelle 20 domestiques crasseux et en guenilles venus chercher des portions pour leurs patrons attendent quelque fois de 30 à 50 minutes.

---

[47] Marie Paul René de Vaulchier (Besançon, 25 janvier 1868 - Savigny-les-Beaune (Côte d'Or), 27 juin 1927), ESM Saint-Cyr, école d'application de la cavalerie, carrière aux 21e, 9e, 15e, 26e dragons, chef d'escadron au 1er cuirassiers au 22 août 1916, gratifié temporairement du grade supérieur (Lieutenant-colonel en janvier 1917) comme tous les officiers de la Mission française en Roumanie, lieutenant-colonel du 24 septembre 1918. Chevalier de la Légion d'Honneur du 28 octobre 1915, officier en 1920, officier de la Couronne de Roumanie, officier de l'Étoile de Roumanie avec épée pour « la compétence avec laquelle il a accompli le service auprès de l'inspecteur général de la cavalerie en 1917 » (Dossier LH n°LH//2679/73 ; base Léonore).

[48] Le *tub*, grand récipient circulaire plat à petit rebord, généralement en zinc, semblable à un bac de douche, permet une toilette complète relativement confortable, avec un minimum d'eau.

En poussant une autre porte à moitié pendante sans loquet et sans charnière, on pénètre dans la première des deux pièces communicantes qui servent de restaurant. Murs peints à la chaux avec peintures murales à l'allemande, chromos, photos, une glace, tout ce que l'on veut. Ce doit être un ancien salon boche style …

[22]

Autour une série de petites tables improvisées et disparates, rondes, carrées, rectangles, les unes contre les autres avec des sièges disparates et bancals, une armoire à glace, une commode. Sur les appuis des fenêtres, des paquets graisseux où l'on vient puiser de la cuisine. Sur les tables des chiffons froissés, vineux et graisseux. Ce sont les nappes. Il n'y a pas de savon pour les laver. Des clients mélangés, officiers, hommes, femmes, civils, soldats, etc.

Faisant suite à cette pièce et séparée par une colonne, avec une porte entre les murs et la colonne pend une portière en dentelle, repliée de côté, jaune, sale, traînante, déchirée, qu'il faut un peu soulever pour pénétrer dans la pièce du fond où j'ai pu trouver place pour manger. C'est assez petit, 2,5 m sur 3, en entrant à gauche une commode, puis tout contre un divan et au bout du divan une étagère au-dessous d'une fenêtre qui a l'air d'un soupirail. En face du divan, 2 petites tables moins grandes que des tables de bridge, en face une armoire à glace. Près du poêle roumain et au-dessus, une suspension cassée dont les chaînes pendent. Devant le poêle, une malle couverte d'un vieux sac. C'est le dépôt de pain.

A moitié sur la malle, contre le mur et en l'air, deux chaises cassées sur lesquelles on pose les manteaux, tandis qu'au mur pend un jupon crasseux. Sur l'armoire à glace, des flacons vides, des bacs en bois, des boites. Dans un coin 2 tapis de linoleum roulés.

[23]

A leur pied une boite en fer blanc qui contient les farines, une caisse de macaroni éventrée et de temps en temps un marmiton vient y plonger sa main sale pour en prendre un peu.

Je suis généralement sur le divan à côté de l'…, et j'y vois en haut une douzaine de ventouses, un chiffon qui fut un dessus de plateau et qui voisine avec le rideau crasseux gris qui pend à la fenêtre. Plus bas un globe cassé, une paire de bottines de femme, à côté d'un album de photographies. Sur un autre rayon, une coupe, de vagues bibelots boches, et dans un carton de parfumerie à moitié cassé on aperçoit de faux cheveux, un bas. Sur la commode à l'entrée une couverture sale, des bouteilles, du verre cassé, une boite de fer blanc pleine de moutarde. Un bout de bois y plonge et on se sert soi-même. Une autre boite a contenu du sucre du temps où il y en avait encore.

Sur la table, une nappe, la même depuis toujours, pas de serviettes. On se sert des pans de la nappe pour essuyer les couverts sales qui vous sont apportés et sont dont souvent des cuillers en bois pour la soupe. Les verres sont tellement ébréchés qu'il est impossible de boire sans mettre les lèvres sur une ébréchure. Il en est de même des assiettes.

Comme menu : une soupe, de l'eau grasse avec un fond de reste de macaroni, … de viande. Quelquefois le brouet a un vague goût de bouillon de poulet, car les poulets sont cuits à l'eau pour faire de la soupe,

[24]

des boulettes d'un hachis douteux, du riz à l'eau très pâteux ou des bouts de viande dure, avec une sauce noirâtre, des haricots. Quelquefois du poulet. Mais c'est la noce. Du beefsteak dur et sentant tout ce qu'on veut malgré la moutarde. Pommes de terre très rares. Le tout arrosé d'une sorte de vin blanc aigrelet toujours glacé qui gèle les dents.

Quand on pense au choléra, à la dysenterie, à la typhoïde, à la fièvre récurrente, et même à la syphilis du voisin, tout cela ne vous ouvre pas l'appétit. Mais il faut bouffer et cet endroit est le meilleur et le plus cher de Yassi.

A notre table il y avait d'Aramon, Dubreuil, Fraguier[49], aviateur français blessé, et son infirmière charmante et douce, M. Chernesko, automobiliste sanitaire et son amie, grande actrice du Théâtre roumain, un médecin français de l'hôpital de la gare, le directeur du Ministère du commerce, le courrier de la Cour et 2 ou 3 civils roumains qui voudraient partir mais ne peuvent obtenir de passeport. Enfin, sur ces tables pour 6 ou 8, serrés, nous sommes parfois douze.

[49] Marie Henri Bertrand marquis de Fraguier (Le-Mée-sur-Seine (Seine-et-Marne), 5 mai 1891 - Versailles, 10 juin 1981), pilote, lieutenant de cavalerie du 5 janvier 1916, affecté à l'escadrille M.F. 60 le 29 janvier 1916, parti en Roumanie, affecté au 34e régiment d'aviation en 1920, en congé de deux ans à compter du 20 octobre 1919. Il épouse à Paris en 1922 Marie Cernesco (Braila, Roumanie, 25 octobre 1889 -1974) (Fichier des personnels de l'aéronautique de la Première guerre mondiale, Consulter ; *Annuaire officiel des officiers*, 1920, p. 946,986 ; Geneanet, *Mickael Galas*).

Les hommes ont l'avantage de pouvoir aller prendre après, au Jockey-club, un café turc, très mauvais, mais chaud et propre. C'est un tripot où l'on joue l'écarté et le bridge.
[25]

C'est pourquoi je suis tout à fait décidé à tout faire pour manger chez moi. Je manquerai toujours de beurre, de graisse et d'œufs, même de lait, mais ce sera propre et j'aurai moins de chances d'attraper toutes les maladies.

Aujourd'hui, déjeuner d'inauguration auquel j'ai convié Fraguier et M Chernesco. Cela a été un festin. Ils ne finissaient pas de me remercier. Menu : saumon de conserve à la vinaigrette, beefsteack de vache, passable, et pommes frites à l'huile, petit pois à l'anglaise de conserve. J'ai pu me procurer quelques provisions à l'Intendance.

17 février 1917 : J'ai commencé mes tournées d'inspection. Je dois visiter chacun des 10 régiments de Calarachy[50]. J'avais prévenu par dépêche la veille et choisi le régiment le plus proche de venir me chercher à 8 heures. Mais elle n'est arrivée qu'à 9 h et demi avec des chevaux mauvais et fatigués. En sorte que je ne suis arrivé qu'à midi dans ce traineau de fortune. Temps glacial qui m'a fait apprécier la cachoucha de fourrure que je me suis achetée et qui porte une cocarde tricolore.

En arrivant à Cucutavi[51], le régiment réuni grand complet m'attendait. Un officier m'attendait et m'a conduit au colonel qui me dit en très bon français : « Colonel X, j'ai l'honneur de vous présenter le 1er régiment de Calarachi, tant d'officiers, tant de sabres. J'attends vos ordres ». On m'attendait depuis 10 heures sur le terrain. Et je me voulais moi, petit officier de réserve français, de faire mon petit général. J'ai envoyé la troupe manger.
[26]

J'ai réuni les officiers et je leur ai fait un petit laïus bien senti. Puis j'ai pris connaissance des états, inventaires, que l'on m'avait préparé, avec un sérieux imperturbable. J'ai interrogé les officiers les uns après les autres. Et tout cela a duré une heure. Après cela nous sommes allé manger au mess.

Tous les officiers mangent ensemble et je n'ai pas manqué de montrer ma stupéfaction de voir au mess, trois dames, femmes ou filles d'officiers. Déjeuner roumain infecte [sic] que l'on avait fait épatant pour moi.

Après déjeuner, j'ai commencé la revue du régiment, à pied d'abord, visitant les hommes, les chevaux, voitures, armements, etc. Puis revue passée à cheval, tout le régiment défilant devant moi.

A 4 h ½ c'était fini et j'avais tous mes renseignements chiffrés et je prenais le thé de départ après avoir vu le colonel du régiment voisin et l'avoir prévenu de ma prochaine visite.

Nouveau laïus de départ et congratulations. Et comme je m'étais plaint du mauvais traineau du matin, je pars avec un traineau à 4 chevaux et je rentre comme une flèche, lesté de 10 œufs comme provisions.

En rentrant je suis informé qu'on me donne un officier d'ordonnance roumain pour m'accompagner dans mes voyages, le lieutenant prince Mavrocordato[52], de l'ancienne famille régnante, fils du maréchal du palais.
[27]

Je l'ai déjà vu à Dumbroveni. C'est un joyeux garçon qui connait Paris et y a fait la fête. Il a fait ses études à Potsdam et à Berlin.

Il me sera très utile pour me réapprovisionner à la campagne en œufs, poulets et beurre.

J'ai été assez bien impressionné par la troupe roumaine. Pas par les officiers, mais par les hommes qui ont l'air épatants, regard droit et franc, dont les yeux ont croisé les miens lorsque je passait

---

[50] *călărași* (cavalerie régulière).

[51] Voir en annexe IV la carte de la Moldavie sillonnée par le Cne Richemond lors de ses inspections.

[52] Fils du général prince Léon Mavrocordato, chef de la maison militaire du roi de Roumanie (Princesse Bibesco, « Une vocation de Roi, Carol 1er de Roumanie », *La revue hebdomadaire*, 24 mai 1930, p. 406, Gallica), Alexis Mavrocordato né à Iasy le 3 avril 1894 n'est donc âgé que de 22 ans lorsqu'il rencontre le capitaine Richemond. Il est tué quelques mois plus tard par les bolcheviks (Geneanet, *famille Papelorey* ; voir aussi http://ghika.net où Télécharger l'arbre généalogique de la famille Mavrocrodato). Par sa mère Maria Ghika-Comanesti il est parent des Ghika, par sa sœur Zoé (1890-1973), épouse de Mihai Sturdza, il est allié à cette autre grande famille roumaine, toutes deux citées plus loin dans le carnet du Cne Richemond. Tout comme il est lié à la famille Lahovary dont est issue Marthe Lahovary, princesse Bibesco (1886-1973), nièce de Léon Mavrocordato dit-elle dans l'article cité ci-dessus, bien connue à Paris, vraisemblablement cousine de Mme Plagino, née Lahovary (voir ci-dessous la rencontre avec P. Richemond notée le 28 mars), fille de Jean (Ion) Lahovary (1844-1915), ambassadeur de Roumanie à Paris et ministre des affaires étrangères de Roumanie et de Smaradga (Emma) Maurocordat (1860-1920). Les Maurocordato (ou Mavrocordato,Mavrogordato, Maurocorda, Mavrokhordátis, etc…) descendent de Constantin, roi de Moldavie au XVIIIe siècle. Ces informations m'ont fort été aimablement fournies par Christopher Long, journaliste britannique, bien implanté dans le Cotentin, apparenté à la famille Mavrocordato, auteur de nombreux travaux historiques et généalogiques sur cette immense lignée princière. Qu'il soit ici cordialement remercié pour nos chaleureux et fructueux échanges.

dans les rangs. Et cependant ils sont tous en guenilles, vêtements disparates et rapiécés, pas de linge, pas de chaussures, des chiffons avec des semelles de paille, le tout dans la neige.

Mais en regardant ces 30 officiers, je n'en voyais que 5 ou 6 qui semblaient autre chose que des poupées fardées.

20 février : Mon travail de tournée d'inspection continue et la température est plus clémente. Il parait qu'il y a 20 ans qu'on n'a pas vu un hiver comme celui-ci.

Je me demande à quoi sert mon travail. Je ne peux que constater tout ce qui manque à ces pauvres bougres et à le redemander pour eux. Mais je me demande comment on pourra arriver à les habiller et à leur donner des chaussures. Il faudra sans doute de nombreux mois. On ne peut cependant pas faire la guerre en guenilles et avec très peu de munitions. Mon principal rôle, me semble-t-il est celui qui consiste à remonter le moral des officiers. Et ils en ont besoin.

[28]

On manque vraiment des nouvelles du monde, ici.

J'estime que j'en ai pour plusieurs mois pour voir et revoir tous les régiments et escadrons un peu dispersés. Car il faut les revoir pour constater s'ils ont fait quelque chose après ma première inspection.

Mes déplacements sont inénarrables. Par traineau on gèle et par train on n'avance pas. Par exemple, je devais aller à Vashin par un train qui devait partir à 6h30 du soir, arriver à 8h30. Il est parti à 11h du soir et arrivé à 4h du matin. Et même chose pour le retour.

Pour mon dernier voyage à Pungati, il faisait -15° dans le traineau. Départ à 8 h ½, arrivée à 11 h ½. La garde rassemblée à mon arrivée avec appels et trompette. Inspection jusqu'à 1 h ¼. Déjeuner et continuation de l'inspection des chevaux et des magasins l'après-midi. Le déjeuner était chez un officier marié, femme vilaine et commune, déjeuner roumain à l'ail. Vers 5 heures on me conduit à ma chambre, débarbouillage et somme jusqu'à 7 heures. On vient me chercher pour diner chez mon hôtesse, hongroise plantureuse, à moitié parisienne, femme d'un officier. Il y avait encore 3 officiers et mesdames.

Diner à la française, bon, mais arrosé de vin de Muscat. Conversation jusqu'à 11 heures du soir sur Paris, sur l'armée, etc. Dormi dans un lit à l'allemande, bonne chambre chaude.

[29]

Le lendemain départ à 8 heures en traineau pour aller inspecter des escadrons isolés, un peu perdus. Retour pour déjeuner chez mon hôtesse pour repartir en traineau à 1 heure et arriver en gare de Vasili vers 4 h ½ par un temps glacial. Un peu réchauffé dans la gare et dans le train. Diner de conserves dans le train pour arriver à 4h du matin à Yassy.

J'étais gelé et je trouve une chambre sans feu et sans bois. Je me couche tout habillé dans mon manteau et dans ma couverture de fourrure. J'ai un pied à moitié gelé.

Ces voyages sont éreintants et ces balades en traineau tout à fait mornes. 45 km sans aucun arrêt, même pour les chevaux, par des routes effrayantes, impraticables, avec neige, boue glacée, tout ce que l'on veut sur les bords jonchés de cadavres de chevaux crevés et à moitié mangés par des milliers de corbeaux.

Heureusement que le froid retarde l'éclosion du choléra et du typhus.

28 février : Je suis parti pour quelques jours en longue tournée d'inspection. Départ par le train qui devait quitter la gare à 11 heures mais qui n'a guère démarré qu'à 3 heures du matin.

Heureusement, j'ai pu passer 2 heures à la tente de la Croix-Rouge russe où l'on m'a servi du bon thé russe avec un tout petit peu de jambon. J'y ai rencontré un officier de cavalerie du Caucase qui est composé d'hommes Tartar. Officier charmant et plein d'entrain. D'après lui il y aurait en Russie 250 régiments de cavalerie ???

[30]

Arrivée en gare de Targu-Frumos à 7 h ½ du matin. On nous mène au logement retenu pour nous. Quelque chose d'effrayant et d'immonde. Une boutique juive de coiffeur, tenue par deux jeunes filles juives, ma chambre dans l'arrière-boutique servant de passage à la cuisine du fond servant de dortoir et de salle à manger.

Nous avons pu tout de même pu nous raser et dès 8 h ½ nous partons en traineau pour le 4ème Calarachi. Le régiment rassemblé sur la neige m'est présenté par le colonel, un homme charmant, très gentilhomme et très militaire.

Après l'inspection nous visitons l'école où le colonel a installé un ouvroir. Le colonel a réquisitionné de la laine brute. Il a fait chauffer la salle et a obligé par persuasion toutes femmes du village et femmes d'officier à filer la laine et à tricoter des chaussettes pour la troupe.

Après l'inspection détaillée, grand déjeuner en mon honneur, pas mauvais du tout. Puis nous repartons en traineau pour Targu-Frumos où nous arrivons à 4 heures du soir, mais impossible d'y trouver un véhicule pour aller à Arlan et continuer sur Botosani.

Heureusement que Mavrocordato est avec moi. Il réussit à trouver une chambre à peu près possible pour la nuit. Ce garçon toujours en train est très gentil et agréable. Nous nous entendons. Je crois qu'il me gobe assez.

[31]

Ce n'est que le lendemain matin vers 10h ½ que nous avons pu enfin trouver un véhicule et arriver à Harlau où on nous attendait la veille.

Heureusement nous trouvons au château chez madame Polizon, tante de Mavrocordato, un bon déjeuner avec des gens charmants, notamment madame Arion (le portrait de Madeleine Leby).

Après de nombreux pourparlers, nous trouvons un officier se rendant à Botosani en traineau, départ à 4 heures pour arriver après 50 kilomètres d'une route tout à fait abominable à 8 heures du soir à Botosani au Corps d'armée pour le diner.

Je retrouve Dubreuil qui m'attendait et m'avait fait préparer un lit chez un officier de cavalerie qui a sa maison à Botosani. Lit avec draps, nuit accueillante.

Le lendemain, je vais en traineau par des routes infectes à Léordie où je passe les inspections des escadrons isolés. Bon déjeuner et encore 2 heures de traineau pour rentrer à Botosani.

En rentrant, j'apprends qu'un commandant roumain est venu me chercher pour me conduire à Stefanesti où je crois inspecter un autre régiment et je reconnais un ancien camarade de l'école Monge, Mano, passé par S^{t} Cyr. Il y avait bien 30 ans que je ne l'avais pas revu et je le trouve avec une longue barbe grise.

Je dine chez mon hôte Dombrovoski qui me présente à sa femme, suissesse boche, peinte et plus légère que lui et poseuse.

[32]

Très bon diner, et après diner thé auquel sont venus Dubreuil et Mano. A 11 h du soir j'ai la joie de pouvoir prendre un bon bain chaud et j'ai un bon lit.

Le lendemain, notre départ est à 7 h ½. Comme Mano est venu me chercher dans une victoria, je renvoie Mavrocordato par le train à Iassy. Nous aurions été trop serrés et j'ai bien fait. Route que l'on ne peut même pas toujours suivre à cause de la neige et montagnes russes dans le sens de la route, avec profondes ornières. C'est ballotement fou pendant 50 km, la moitié au pas.

A midi nous déjeunons à Tricasti dans un E.M. de division et nous n'arrivons à destination qu'à 4h ½.

Je trouve un colonel charmant et un bon régiment cette fois, chevaux en état, mais toujours la troupe sans chemise et sans bottes. Conférence avec les officiers. Laïus. Et à la stupéfaction des officiers, je demande à visiter les hôpitaux où il y a du typhus et de la récurante [sic]. Cela fait très bien vis-à-vis des hommes.

Chambre confortable, diner au mess, pas trop mauvais, nuit passable quoique lit à l'allemande.

La ville est plus qu'à moitié juive, avec des quartiers tout à fait juifs et arabes. Très curieux.

Le lendemain à cheval à 8h ½, le colonel fait manœuvrer son régiment à cheval qui défile en mon honneur.

[33]

Après la revue, 2 kilomètres à cheval pour aller voir le dépôt du régiment et les bleus.

Déjeuner au mess et 1 heure de voiture pour aller à Bobilisti inspecter un autre régiment que l'on me présente toujours la même cérémonie.

A 4 h ½ thé offert par les officiers. Nouveau laïus qui me fait un petit succès. Tziganes, etc.

Retour à Stephanesti, diner au mess et nouveau laïus. Les officiers me demandent tous de revenir avec eux quand on remarchera.

Après le diner soirée tzigane chez un officier avec couplets en mon honneur, Marseillaise, etc. Coucher à 11 h1/2 du soir. Je suis vanné.

Je devais aller gagner le lendemain la ville de Tricesti pour prendre un train me ramenant à Yassy. Après 20 km par la neige et les dos d'âne nous arrivons à Tricesti et panne de la locomotive.

Heureusement à la Division de l'endroit, je trouve un général partant pour Botosoni et qui m'emmène en traineau, laissant Mano retourner à son régiment.

Malgré le traineau à 4 chevaux, la route par la tempête de neige a été diabolique. Rien ne peut plus ressembler à une tempête de neige qu'une tempête en mer. Nous étions transformés en bonshommes de neige avec 15 cm de neige sur nous.

A Botosani, je retrouve ma chambre chez madame Dombrosky. Je suis vanné. La circulation du sang est difficile et j'ai les urines troubles et foncées.
[34]
5 mars : Je suis enfin rentré par le train à Yassy. Mais j'ai des névralgies faciales qui me font beaucoup souffrir. Il fait -20° dehors et avec toute la journée du feu dans ma chambre, je ne peux pas dépasser 12°.

Tout passage du chaud au froid et réciproquement me donne une crise de névralgie à se cogner la tête contre les murs, de même si je bois chaud. Je ne peux boire que tiède. Le froid de l'oreiller me donne une crise lorsque je déplace ma tête.
11 mars : Paris a prescrit le retour en France du 10e groupe. Mais en raison des troubles, Petrograd a interdit le passage en Russie des officiers ou militaires français.

C'est en rentrant de Dombroveni que j'ai appris cette nouvelle. J'avais été rendre compte de mes inspections au général inspecteur.

Chez de Champgrand, sur son lit de camp, j'ai attrapé un pou. Cela m'a donné la frousse à cause de la contagion !

Toute la cavalerie doit partir en Russie pour se refaire complétement ! Entre la Pru.. et le Dniester ?!!

Dire que d'Aramon est tellement fier de son 3ème galon qu'il préférerait rester en Roumanie que de retourner au dépôt en France comme lieutenant.

J'ai revu tout le monde chez le prince Ghicka et on m'a trouvé meilleure mine ???
[35]

12 mars : J'ai enfin une lettre de ma femme. Elle date du 30 janvier !!

17 mars : Encore une tournée très fatigante avec surtout des voitures et des charrettes dans un pays montagneux où les routes ne valent pas des chemins de labour, et par le dégel de 30 à 40 cm de boue. J'ai dû quelques fois marcher des kilomètres à pied là-dedans, en pensant devoir y laisser mes bottes arrachées des pieds.

Le pays doit être joli l'été. C'est un peu les Ardennes boisées.

La Révolution russe est mal connue et mal comprise ici, même par les Russes qui crient « Vive la République » et qui ajoutent aussitôt « qui est-ce qui va être tzar ? »

Comme il est néanmoins question de mon départ, j'ai commencé à … mes amis à Dombroveni, notamment chez le prince Ghika, chez lequel j'ai été reçu plusieurs fois et où tout le monde se réunissait le soir. C'est un homme déjà âgé qui vit avec une jeune maîtresse très courtisée de tous, mais très gentille. Elle m'a surtout demandé de lui envoyer des bas de soie fins quand je serai rentré à Paris, et du parfum.

Le colonel Vaulchier a été très gentil et a bien annoté mon feuillet de campagne. Il parait que mes notes et rapports sur mes inspections ont été très appréciés et trouvées parfaites. Cela a étonné les Roumains.
[36]
28 mars : Revenu à Yassy où se trouve maintenant la Mission française après le départ de Berthelot, j'ai à régler toute ma comptabilité avec les officiers d'intendance qui s'étonnent que je n'ai pas des reçus pour tout ce que j'ai payé depuis mon départ de Versailles !

J'ai ramené de Champgrand qui habite chez moi. Il a aussi des affaires à régler à Yassy.

De Champgrand a invité à diner chez moi une actrice roumaine, amie d'un camarade qui est à Dombroveni. Assez jolie femme, brune pas très grande, jolie tête et jolis yeux. Flirt amusant, dans lequel je déclare toujours que je n'aime que les blondes grandes et minces, juste ce qui n'existe pas ici. Les femmes roumaines cherchent toutes les hommages des Français et je m'amuse d'être très galant, mais sans plus. C'est amusant de faire le monsieur qui ne comprend pas les avances tout en laissant voir de temps en temps qu'il a très bien compris.

Maintenant que mes visites sont finies, on a mis une auto à ma disposition. Naturellement.

Je reçois beaucoup de gens chez moi étant le seul Français bien installé. J'avais l'autre jour au thé, le duc de Luynes[53], homme charmant et fin qui revenait de convalescence en Crimée. Et il est revenu le lendemain déjeuner.
[37]

[53] Honoré Charles Marie Sosthène d'Albert de Luynes (1868-1923), 10e duc de Luynes, capitaine de réserve, est affecté à la Mission française auprès de l'armée roumaine de juillet 1916 au 20 mai 1918 (Dossier de Légion d'Honneur ; base Léonore).

On m'a demandé si je voulais aller comme attaché français à la cavalerie russe au Caucase. Mais j'aime mieux risquer de rentrer en France, malgré les descriptions de de Luynes sur ce pays.

Je deviens très mondain, n'ayant rien à faire qu'à « attendre le thé ». J'ai notamment fait connaissance d'un Anglais charmant, mari d'une anglaise, jolie comme les femmes savent l'être lorsqu'elles s'en mêlent : Ratingalw. C'est le consul anglais. Sa femme est infirmière.

Nous avons projeté une chasse aux canards dans le marais de Stroudza et Mavrocordato va arranger la chose.

J'ai fait aussi la connaissance de la générale Trézane, non moins charmante, un peu âgée et bonne, et de Mme Plagino (née Lahovary).

Mme Plagino accompagnée
d'un médecin militaire français en juin 1917[54].

9 avril : Je revenais de la chasse aux canards dans les marais du prince Stourdza, dans des sortes de canoës. C'était très amusant. Avec Ratingalw et Mavrocordato nous avons tué à 3 fusils 15 oies et 75 canards divers. Cela fait de la nourriture et je vais pouvoir … faire des cadeaux appréciés.

Mais j'apprends qu'il ne peut pas y avoir de départ avant le 1er juin. Pas de bateau.

Qu'est-ce que je vais faire ici jusque-là ? J'ai demandé à partir comme courrier en civil par la Norvège. Mais c'est difficile d'être choisi.

Retour à Paris : 11 avril - 12 mai 1917

[38]
11 avril 1917 :
Décidément tout est imprévu dans ce pays. Il y a deux jours, en suivant l'enterrement de 5 Français et Françaises enlevés par le typhus, j'apprends qu'il y a une occasion de 16 places pour repartir par Romanoff, à condition d'y être le 18 avril. Et à 3 heures, je suis convoqué à la mission pour former un groupement à renvoyer en France.

Le lendemain, tout étant préparé, je vais demander une signature au chef d'état-major qui avait désigné Dampierre pour ramener le groupe à Petrograd. J'expose que je ne voudrais pas encore rester 2 mois à ne rien faire, que c'est un crime d'immobilisation, et je lui demande de rentrer comme courrier. Rien à faire - Alors, avec ce détachement- Mais qui prendra les consignes du groupe ? - de Champgrand qui est ici - Entendu si le général accepte, mais il est midi et demi et le train part à 5 heures. Je vais trouver le général qui accepte.

Cela n'a pas été long. J'ai vendu des tas de mes affaires à des camarades.

Rien de préparé naturellement pour ce départ, sauf un bon wagon russe de 3e classe avec banquettes en bois. J'emmène 5 types de chez moi une dizaine de types de l'aviation. Nous avons des conserves comme provisions et je dois faire garder le wagon baïonnette au canon, ….. mais je pars !!
[39]

[54] Mme Plagino, née Lahovary, fille d'Alexandre Emil Lahovary (1855-1950), Ministre de Roumanie à Paris de 1908 à 1917 (*Excelsior*, 27 juin 1917, p. 4, photo prise en Roumanie, Gallica). Elle est cousine éloignée de Marthe Lahovary, femme de lettres, épouse de Georges Bibesco, maîtresse (entre autres) de Charles de Bauveau-Craon (1878-1942), Lt au 5e GAMAC (Geneanet). La mère de Marthe Lahovary est Emma Smaragda Maurocordat (Mavrocordatos)(1860-1920).

Rencontre à Ungeri. Edmond Klotz, très malade, venant de conduire ses enfants chez une parente et retournant à Odessa près de sa femme.

Il me quitte par Razdenaïa et mon wagon se dirige vers Kiev.

12 avril : Les couchettes en bois sont rudement dures. Nous mangeons des conserves ou des bouts de viande dans les buffets où l'on se bat. La Russie autocrate était déjà le désordre. Mais la Russie révolutionnaire c'est quelque chose d'inimaginable. Les wagons ont autant de monde dessus que dedans. Les soldats sont vautrés dans des premières et les officiers sont tolérés debout dans les couloirs. Les hommes sont arrogants et étonnés que je ne me laisse pas bousculer, toujours prêt à sortir mon sabre ou mon revolver.

16 avril : Arrivée à Kiew le 12 à minuit. Nous avons dû y rester jusqu'au 14 dans la nuit. Rencontre le colonel Segonne, frère de celui qui a été tué dans l'Argonne.

J'ai dû aller moi-même à la Misson et j'ai décidé Murat à s'occuper lui-même de nous et à nous faire accrocher le 14 au soir au rapide de Petrograd.

Il fait presque chaud ici et j'ai pu voir un peu la ville et la jolie … Diner chez Michel Murat et fait la connaissance de la princesse, américaine, pas mal, mais atrocement peinte. Rencontré la princesse Radziwil, poupée du même genre et 2 officiers russes avec Segonne et C^{ol} Burger allant à Petrograd.

[40]

Revenu à minuit dans mon wagon. Mes hommes m'ont cherché des coussins de 1ère classe pour me servir de matelas.

Nous devons être à Petrograd aujourd'hui. Je commence à croire que je rentre en France ??

26 avril : Le séjour à Petrograd a duré 48 h. Quelle ville curieuse en ce moment. Cela sent vraiment la révolution. J'ai pu coucher à l'hôtel et y prendre des repas, les hommes restant à la gare.

Nous sommes partis le 18 au soir dans un wagon de 2ème classe, un peu plus confortable. La mission française s'est tout de même débrouillée sur mes réclamations.

Nous sommes arrivés le 24 à 40 kilomètres de Romanoff, lorsque le déraillement d'un autre train nous a bloqué 22 heures.

La nourriture a été impossible. Manger des conserves de lapin et de poisson, du thé et encore difficilement quelques œufs durs.

Dès le lendemain du départ de Petrograd j'ai commencé à être mal à mon aise, l'estomac gonflé et les extrémités ont commencé à enfler, et cela ne va toujours pas du tout[55].

Nous avons embarqué à bord de l'*Oslo*. J'ai dû enlever mon bracelet d'identité tellement j'étais enflé. J'ai fait de l'albumine.

Une première très mauvaise nuit sur ma couchette, sans doute la fièvre avec d'horribles cauchemars.

[41]

27 avril : Voilà que je suis pris d'une frousse noire. Je commence à enfler de partout, non seulement les bras et les jambes, mais la tête. Aucun docteur à bord. Je me suis mis à un régime à moi, lait concentré, thé et confiture. La circulation est mauvaise, la bouche pâteuse, les gencives blanches.

28 avril : Je suis pas mal touché, je crois. Je suis allé à bord du stationnaire anglais consulter un docteur et l'analyse d'albumine dont on n'a pas voulu me dire la teneur devait formidable, car j'ai entendu l'assistant donner en anglais le résultat « massif ».

On m'a envoyé me coucher à bord, lait et purgation. Mais j'ai horriblement mal à la tête et je ne dors pas. Je ne peux plus mettre aucun vêtement. Ma cuisse a doublé et je commence à craindre la crise d'urémie. J'ai le moral assez bas.

1er mai 1917 : On s'est décidé pour moi à embarquer un médecin sur l'*Oslo* et nous sommes paris hier de Romanoff. Je suis bien malade, malgré bains, lait et une médecine brune qui a un gout infecte. Je lutte pour ne pas perdre tout à fait mon moral. Le docteur me dit que c'était me tuer que de m'envoyer en Roumanie avec ma tendance à l'albuminurie. Mon brave Colmont est très affecté de me voir dans cet état. Toujours des engourdissements qui sont des défauts de circulation. On me maintient couché autant pour le cœur que pour le froid. J'ai tout de même bien peur de claquer bêtement et surtout pour rien.

[42]

J'aurais bien préféré une balle ou un obus sur le front français.

[55] Le syndrome œdémateux des membres inférieurs est l'un des premiers signes de la protéinurie (albuminurie) sévère qui s'accompagne de risques infectieux.

Il parait que nous pouvons être à Liverpool pour le 8 mai, mais je devrai rentrer de suite dans un hôpital quelconque.

Les jours et les nuits sont longs dans ma couchette, malgré les visites du docteur et du capitaine.

8 mai : Je suis à Liverpool. Les bains et les soins ont un peu aidé à dégonfler, et j'ai pu me lever. Mais je ne suis pas fort. Je n'ai plus que sur tout les extrémités enflées. Je vais rentrer seul avec mon ordonnance en rentrant par Londres où je prendrais 2 ou 3 jours de repos avec laitages et légumes et pour ne plus avoir de longs trajets fatigants.

C'est égal. Je suis content d'être là. J'ai si longtemps cru que je n'arriverai pas au bout et mon ordonnance non plus. Il y a des moments où il me semble que j'ai dû perdre un peu connaissance, de mal de tête, de cauchemars et de fièvre. Je dois faire attention à mon cœur, m'a dit le docteur tout fier de m'avoir ramené jusqu'ici.

J'ai été incapable de m'occuper de quoi que ce soit de la troupe qui rentre avec moi. Ils étaient tous persuadés, d'ailleurs, que je claquerais en route. Et je m'étais déchargé de la cassette du Gouvernement remise à mon adjudant que j'avais chargé de tout.

[43]

10 mai [1917] : Cela n'a pas été tout seul. Le départ ni même l'arrivée à Londres. On s'est étonné ici à l'ambassade que je n'ai aucun papier et que j'ai lâché la troupe. On ne voulait pas croire que j'étais malade et que j'avais failli claquer. Que de chichis et de paperasseries pour arriver à pouvoir passer le détroit demain, moi et mon ordonnance.

Je suis descendu au Savoy, où j'ai été raccroché X fois par des anglaises. J'ai pu enfin dormir 2 nuits dans un lit et manger quelques aliments frais. Mais cela n'est pas certain pour le lait. J'ai hâte de rentrer, quoique ne tenant plus debout. Je voudrais tout de même revoir les miens avant de claquer.

12 mai au 18 juin : Je suis arrivé le 12 à Paris à 6h du matin, après mon voyage de nuit depuis Calais par un froid qui me glaçait. Je me suis couché malade en arrivant et c'est seulement le 18 mai que j'ai pu entrer au Val-de-Grâce où Thérèse Lindot était infirmière major.

J'étais dans un triste état et faisant pitié à tout le monde. Entré avec 12 g d'albumine[56], du scorbut et dans un état de grande misère physique. Ce n'est que le 18 juin que j'ai pu faire ma première sortie au jardin de l'hôpital.

Bibliographie

- *JMO du 10e Groupe d'autos-mitrailleuses et d'autos-canons*, 11 septembre 1916 - 25 octobre 1918 (acquis par D. Waquet en avril 2023 pour remise définitive au SHD, dans le respect de l'article L 212-1 du Code du Patrimoine).

[56] Sans connaître le mode opératoire de l'analyse on ne peut déduire de ce taux la gravité de l'état de Philippe Richemond.

LE PETIT CARNET : TRANSCRIPTION INTÉGRALE

[P.C., p. 1]

Mardi 28 novembre 1916 : Départ de Versailles à 4 h du matin. Froid. Arrivée Gare du Nord 6h50. Départ à 7h55. Castelbajac et Chalmeton à la gare. Compartiments retenus. Retard et arrivée à Boulogne 8h du soir. Hommes reçus au Cercle. Diner à l'hôtel. Coucher chez l'habitant.

Mercredi 29 novembre 1916 : Lever 7heures. Caserne Bruix voir les hommes et départ à 9 heures pour embarquer. Départ à 10 h ½. Arrivée Folkestone midi 30. Triage de bagages jusqu'à

[P.C., p. 2]

2h45. Déjeuner et gare. Départ à 15h45. Diner au buffet de Rugby où toutes les girls font de l'œil. Arrivée à Liverpool à minuit et embarqué de suite.

Jeudi 30 nov : à la recherche de tabac à Liverpool. Installation à bord. Les hommes à court de farine [?]. Visite à la poste pour les hommes.

Vendredi 1er décembre : arrivée des officiers du départ précédent. Installation des tables. Visite à Liverpool. Achats.

Samedi 2 déc. : le docteur envoyé acheter du sérum revient sans avoir rien fait.

[P.C., p. 3]

Départ à midi. Mer calme. Nous sommes escortés.

Dimanche 3 déc. : mer grise, répartition monstrueuse des canots et des radeaux. Personnes malades. N.O.

Lundi 4 décem. : mer grise, plus doux. Pas très à l'aise. Dormi tout le temps. NO.

Mardi 5 déc. : temps gris plus doux. Roulis ; bridge après-midi. Abruti. N.E.

Mercredi 6 Déc. : mer grise, un peu froid le matin. … infinie. NNE.

[P.C., p. 4]

Jeudi 7 déc. : toujours NE, gris et roulis. Altercation avec le docteur. Je m'embête. Première neige après le déjeuner. Toujours nourriture infecte et toujours la tête un peu lourde. Nous commençons le 6è jour de la traversée, soit pour moi près de la moitié de faite. NNE. Houle plus forte dans la journée. Nuit mouvementée.

Vendredi 8 déc. : toujours NNE, gris, sans lumière et du froid qui commence sérieusement. Nuit à 2 heures et demie. La mer se calme vers le soir. Bridge après-diner.

Samedi 9 décembre : mer plus calme. Bavardage avec les hommes.

[P.C., p. 5]

Journée de bridge. NNE. Bridge le soir. Le froid et vent debout. Nuit de tangage.

Dimanche 10 décembre : pas de jour du tout et du froid. [?] Nous devons être à 10 h ½ vers 30° long Est de Paris et 76° latitude Nord. Toujours NE. Mais vers le soir à 10h ½ nous inclinons à l'E un peu de SE. A minuit -11° de froid. Nous marchons SE.

Lundi 11 déc. : Froid et pas de jour. Le pont couvert de glace. A 10h nous faisons plus Sud encore

[P.C., p. 6]

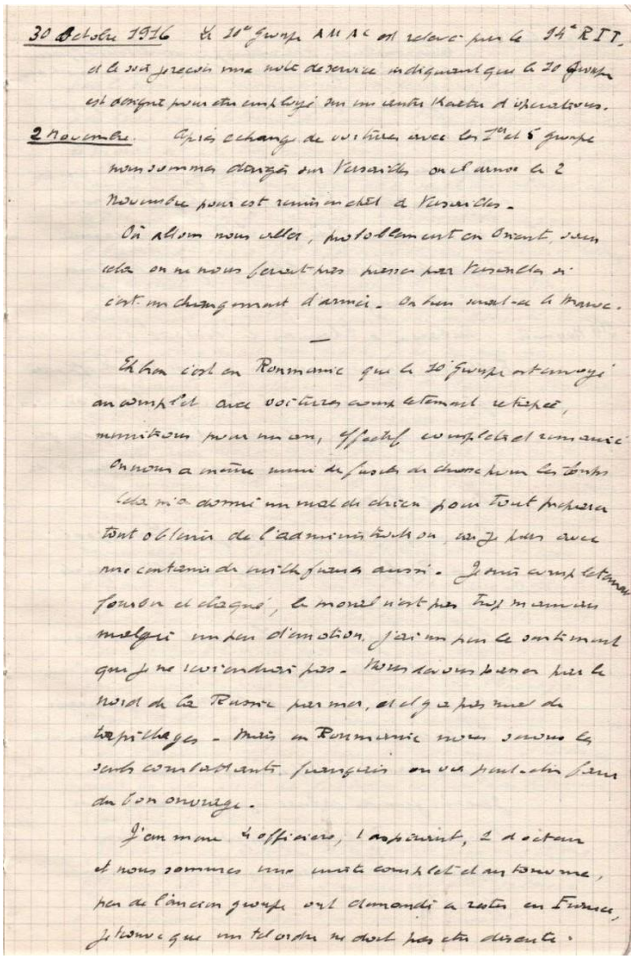
Fort roulis. La machine a beaucoup ralenti. On prétend qu'il y a un accident à la machinerie. Dormi l'après-midi par fort roulis. Bridge le soir. La machine s'arrête vers minuit. On prétend que le bord ne sait pas exactement où nous sommes, car depuis 2 jours on n'a pas pu faire le point. Gros froid assez grosse mer. Couché à 1 h. du matin.

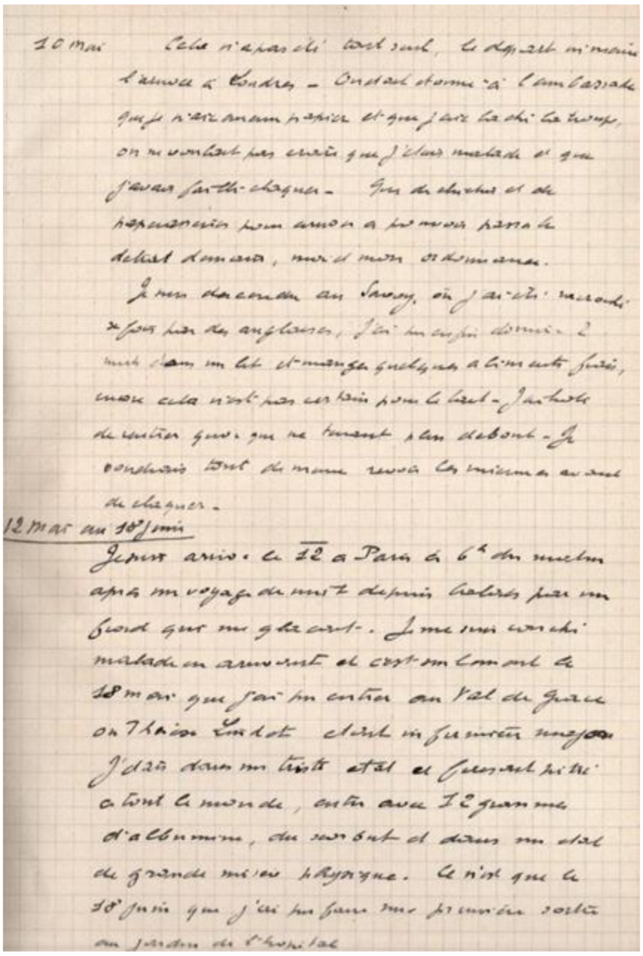
Mardi 12 décembre : on arrive en baie de côte vers 8h1/2 et on mouille à Alexandroff. Au bout d'une heure nous repartons pour remonter la noren (?]

[P.C., p. 7]

Jusqu'à Semenoff où nous arrivons après déjeuner. Arrivée du Cap. ---- qui se trouve par hasard à Semenoff. Rien n'est prévu. Train impossible. Il faut tâcher d'aller à Arkangel. Aucune nouvelle du Baymano.

ANNEXE I
Première et dernière pages du carnet de campagne du Cne Richemond


30 Octobre 1916 Le 10e Groupe AMAC est relevé par le 14e RIT. et le soir je reçois une note de service indiquant que le 10 Groupe est désigné pour être employé sur un autre théâtre d'opérations.
2 Novembre. Après échange de voitures avec les 1er et 5e groupes nous sommes dirigés sur Versailles où l'on arrive le 2 novembre pour être remis en état à Versailles.
Où allons nous aller, probablement en Orient, sinon cela on ne nous ferait pas passer par Versailles si c'est un changement d'armée. [illegible]
—
Eh bien c'est en Roumanie que le 10e Groupe est envoyé au complet avec voitures complètement retapées, munitions pour un an, effectif complété et remanié. On nous a même muni de fusils de chasse pour les [illegible]. Cela m'a donné un mal de chien pour tout préparer, tout obtenir de l'administration, car je pars avec une centaine de mille francs aussi. Je suis complètement fourbu et claqué, le moral n'est pas trop mauvais malgré un peu d'émotion, j'ai un peu le sentiment que je ne reviendrai pas. Nous devons passer par le nord de la Russie par mer, et il y a pas mal de torpillages. Mais en Roumanie nous serons les seuls combattants français on va peut-être faire du bon ouvrage.
J'emmène 4 officiers, 1 aspirant, 2 docteurs et nous sommes une unité complète et autonome, peu de l'ancien groupe ont demandé à rester en France, je trouve qu'un tel ordre ne doit pas être discuté.


10 mai Cela n'a pas été tout seul, le départ m'a mené [illegible] l'arrivée à Londres. On était étonné à l'ambassade que je n'aie aucun papier et que j'aie lâché la troupe, on ne voulait pas croire que j'étais malade et que j'avais failli claquer. Que de démarches et de paperasseries pour arriver à [illegible] [illegible], mais il [illegible] ordonnance.
Je suis descendu au Savoy, où j'ai été [illegible] par des anglaises, j'ai enfin dormi 2 nuits dans un lit et mangé quelques aliments frais, mais cela n'est pas certain pour le [illegible]. J'ai hâte de rentrer quoique ne tenant plus debout. Je voudrais tout de même revoir les miens avant de claquer.
12 mai au 18 juin
Je suis arrivé le 12 à Paris à 6h du matin après un voyage de nuit depuis Londres par un froid qui me glaçait. Je me suis couché malade en arrivant et c'est seulement le 18 mai que j'ai pu entrer au Val de Grâce où [illegible] était infirmier major. J'étais dans un triste état et faisais pitié à tout le monde, entré avec 12 grammes d'albumine, du [illegible] et dans un état de grande misère physique. Ce n'est que le 18 juin que j'ai pu faire ma première sortie au jardin de l'hôpital.

ANNEXE II
Officiers français du 10e groupe d'autos-mitrailleuses en Roumanie

Chevanne, lieutenant de réserve, au 10e groupe à partir du 10 novembre 1916. Promu capitaine en octobre 1917, rentre de Roumanie le 11 mai 1918. Il est nommé commandant du 8e GAMAC en juillet 1918.

Eugène Marie Joseph Chevanne (Nogent-sur-Seine (Aube), 23 mars 1872 - 10 décembre 1954), commis à la recette des finances, engagé volontaire en 1891 au 13e dragons, maréchal-des-logis au 23e dragons le 20 septembre 1896, sous-lieutenant de réserve au 12e dragons en juillet 1900, lieutenant de réserve en 1908. Rappelé le 2 août 1914, parti aux armées le 30 juillet 1915. Le 3 juin 1916, rentre au dépôt du 12e dragons. Passé au 27e dragons (10e groupe d'autos-mitrailleuses et autos-canons) à compter du 10 novembre 1916. Parti en Roumanie le 25 novembre 1916. Promu capitaine par décret du 14 octobre 1917 (JO, 17 octobre 1917), rentré de Roumanie le 11 mai 1918. Parti au front capitaine Cdt le 8e groupe le 6 juillet 1918 (*La France militaire*, 29 août 1918, p. 2. Lire en ligne). Démobilisé le 11 mai 1919. Capitaine au 27° rég. de dragons, est affecté au 30e rég. de dragons (JORF, 27 décembre 1919, p. 15198-15199). Dans la réserve au 30e dragons en 1920 (*Annuaire 1920*, p. 600) (*Registre matricule du département de l'Aube, Cl. 1892, bureau de Troyes*, Mle. 33 ; AD Aube, 3R519, vues 38-39/588). Il poursuit une carrière dans les assurances. Chevalier de la Légion d'Honneur (23 octobre 1917) (Dossier 19800035/63/7792 ; Base Léonore).
Il épouse en novembre 1901 à Brienne-le-Château Valentine Suzanne Émilie Luise Knittel.

Dampierre (de), Etienne, sous-lieutenant de réserve au 10e groupe d'autos-mitrailleuses, participe à la Mission française en Roumanie avec son groupe, du 26 novembre 1916 au 29 mai 1918.

Roger Richard Charles Henri Etienne de Dampierre (Tours, 9 mai 1892 - après 1938), étudiant, engagé volontaire en octobre 1910 au 12e cuirassiers en devancement d'appel, maréchal-des-logis au 6e cuirassiers en 1912, passe dans la réserve en 1913. Il est rappelé à l'activité le 3 août 1914, nommé sous-lieutenant à TT pour la durée de la guerre au 23 février 1915, affecté au 5e cuirassiers, sous-lieutenant à TD rang du 7 mars 1915. Détaché dans l'aviation en mai 1915, participe à des bombardements au-dessus du territoire ennemi. Affecté au 10e groupe d'autos-mitrailleuses (27e dragons) par D.M. du 26 novembre 1916, il est promu lieutenant le 6 mai 1917, affecté au 27e dragons 27 septembre 1917, passe au 29e dragons le 29 mai 1918, démobilisé le 9 avril 1919 (*RM, département de Indre-et-Loire, bureau de Tours, Cl. 1912*,

Mle 1572, AD Indre-et-Loire, 1R782, vues 123-125/677 ; consulter). Croix de guerre avec palme et étoile de bronze, Couronne de Roumanie avec épée, chevalier de la Légion d'Honneur du 25 décembre 1933 (Pas de dossier dans la base Léonore).

Dubreuil (Lemaigre Dubreuil), Jacques, aspirant au 10e groupe d'AMAC qu'il rejoint pour participer à la Mission française en Roumanie à partir du 29 novembre 1916. Rentre en France en juillet 1917. Promu sous-lieutenant, il arrive au 15e groupe AMAC le 3 octobre 1917 et le quitte le 7 mars 1919, après sa promotion comme lieutenant. Lieutenant, au 6e Groupe A.M.A.C., Armée du Levant, 1ère D.I.L., commandant la 3e section en Cilicie, vraisemblablement de janvier 1920 à fin mars 1921. Affecté au 2e groupe AMC le 20 octobre 1920, il ne rejoint que le 1er avril 1921 pour être détaché à Saumur suivre un stage du 10 mai au 30 octobre 1921. À l'issue du stage il regagne à Strasbourg le cantonnement du groupe et du 3e hussards. Enfin il quitte le 2e groupe le 30 avril 1922 pour un congé de deux ans qui précède sa démission de l'armée.

Louis Henri Marie Jacques Lemaigre-Dubreuil (Solignac (Haute-Vienne), 30 octobre 1894 - Casablanca (Maroc), 11 juin 1955), diplômé de l'École libre des Sciences politiques, appelé s. de la classe 1914 à Limoges au 20e dragons, 2e cl. 1er septembre 1914, brigadier 20 février 1915, aspirant 1er juillet 1915 (Dossier L.H.). On note la promotion au grade de sous-lieutenant de réserve, de l'aspirant Lemaigre-Dubreuil du 62e régiment d'artillerie [?] (JORF, 16 juin 1916, p. 5295). En Roumanie de novembre 1916 à juillet 1917 (Reg. Mat.). Au 20e régiment de dragons, détaché en mission, il est promu sous-lieutenant à TD le 14 août 1917 (JORF, 19 août 1917, p. 6602), maintenu au CIAM par décision du directeur de la Cavalerie du 23 septembre 1917 (DM du 3 octobre 1917 ; Reg. Mat.), puis au titre de l'armée d'active, toujours sous-lieutenant au 20e dragons, affecté au 27e dragons dirigé sur le 15e GAMAC (JORF, 18 décembre 1917, p. 10359). Blessé le 30 mai 1918 devant Mont-Saint-Père (Aisne) par éclats de balles (Reg. Mat.). Toujours au 27e dragons promu lieutenant d'active TD du 1er février 1919, détaché au 15e Groupe d'AMAC (*La France militaire*, 2 février 1919, p. 3, lire en ligne). Arrivé au 15e gr. le 3 octobre 1917, il est rayé des contrôles le 7 mars 1919.

Détaché à la mission française à Constantinople le 10 avril 1919. En Syrie du 24 octobre 1919 au 23 octobre 1920 (Reg. Mat.) Rayé des contrôles du 27e dragons le 15 janvier 1920 et affecté p. o. au 4e spahis (JORF, 17 janvier 1920), affecté aux services administratifs du Levant. Affecté p. o. au 1er Régiment mixte de marche et de cavalerie (5e chasseurs d'Afrique) maintenu détaché dans les services administratifs du Levant (CM du 14 avril 1920). « Lieutenant de cavalerie, promotion du 20 décembre 1918, chevalier de la Légion d'Honneur, 5e chasseurs d'Afrique au Levant, officier des services administratifs de Cilicie, services administratifs du Levant, détaché du 15e Gr. A.M.C. » (*Annuaire 1920*, p. 675, 1330).

Le Lt lemaigre-Dubreuil quitte bien cet emploi « administratif » pour un poste de combattant, puisque c'est bien de Cilicie, mais en tant que « commandant du 6e groupe AMAC », qu'il écrit au colonel Cdt la colonne Tarsous-Mersine le 31 juillet 1920 pour lui proposer d'accorder des citations à plusieurs hommes du groupe (SHD/GR 4 H 227/2 vues 184-186).

Affecté au 3e hussards (2e GAMAC) par DM (JORF, 25 octobre 1920), il ne rentre en France que le 1er avril 1921, désigné pour suivre un cours de perfectionnement à l'École de cavalerie de Saumur du 10 mai au 30 octobre 1921 (JORF, 8 mai 1921). Néanmoins il signale sa présence en garnison à Strasbourg en signant de cette ville une note à retourner à la Grande Chancellerie datée du 30 août 1921, 2e groupe d'autos-mitrailleuses à Strasbourg (3e hussards) (3e brigade légère, 3e DC, 31e CA (Dossier Lég. Hon.).

Prend un congé de deux ans à compter du 30 avril 1922. Affecté pendant ce temps comme lieutenant du 3e hussards (pour ordre) au 2e groupe d'auto-mitrailleuses de cavalerie, en congé, il est nommé au 6e dragons (pour ordre) par décision du 22 septembre 1922 (*Revue de cavalerie*, vol. 312, 1922, p. 852). Démissionne en 1925. Rappelé à l'activité le 2 septembre 1939, affecté au 1er RHM (*Registre matricule du département de la Haute-Vienne, bureau de Limoges, Cl. 1914*, Mle 1685 ; AD Haute-Vienne, 1R763, vues 315-316/884).

Croix de guerre avec 2 palmes, 1 étoile d'argent, 1 de vermeil. Chevalier de la Légion d'Honneur du 30 décembre 1918, exclu de l'Ordre par décret du gouvernement de Vichy du 18 avril 1943, en conséquence de la déchéance de sa nationalité française pour « haute trahison » (En réalité pour faits de Résistance en Afrique du Nord), exclusion annulée le 18 septembre 1944 (Dossier n° 19800035/89/11179, base Léonore).

Cité à l'ordre du 2e CC du 26 mai 1918 :

« A rendu les plus grands services, constamment sur la ligne de feu, pendant les combats livrés du … au …. A été chargé au cours de l'attaque sur … de différentes missions dont il s'est acquitté de la manière la plus intelligente et la plus courageuse. A largement contribué au succès de l'opération en accompagnant ou en précédent avec sa section la première vague d'infanterie et en s'attachant à détruire sous un feu violent les mitrailleuses qui gênaient la progression ».

Cité à l'ordre de la 6e armée le 16 juin 1918 (JO, 24 juillet 1918, p. 6382) :

« Officier d'un superbe bravoure, se dépensant sans compter dans les missions les plus périlleuses. N'a cessé du … au … d'être aux postes les plus aventurés, forçant l'admiration de tous ceux qui l'ont vu au feu ».

Cité à l'ordre de la 4e DC du 12 août 1918 :

« Officier d'autos-mitrailleuses dont les initiatives heureuses et la hardiesse sont légendaires à la DC, ayant déjà combattu la veille à l'avant-garde, a le 11, avec sa section et le concours de 12 chasseurs volontaires, attaqué et occupé le village de T …. sur la ligne de résistance ennemie. A ramené 51 prisonniers dont 3 officiers ».

Cité à l'ordre de la 4e DC du 27 octobre 1918 :

« Officier dont la bravoure et l'initiative ne se sont jamais démenties. Le 15 octobre 1918 a poussé une reconnaissance à pied jusque dans les lignes ennemies, rentrant avec des vêtements percés de balles. Le même jour, est allé lui-même à pied, avec l'aide d'un seul homme, recueillir et soigner sous un fort bombardement un de ses mitrailleurs tombé blessé sur la route et a aidé à le rapporter à l'arrière ».

Cité à l'ordre de l'armée du Levant le 20 octobre 1920.

Il épouse Simone Lesieur (1904-1992) à Paris en janvier 1926, dont deux enfants. Simone Lesieur est la fille de Georges Charles Lesieur, fondateur de l'entreprise d'huile éponyme qu'il préside jusqu'à sa mort en 1931. J. Lemaigre-Dubreuil prend alors sa suite. Dans l'entre-deux guerres investi politiquement dans les milieux d'extrême droite, il prend

cependant le parti de la Résistance en 1940, transfère les usines Lesieur au Maroc. Il est assassiné à Casablanca en 1955 (Geneanet, *Pierfit* ; Notice Wikipedia Jacques Lemaigre Dubreuil, avec bibliographie).

Richemond, Philippe, capitaine de réserve, suit un stage au CIAM en août 1916, prend le commandement du 10e groupe le 11 septembre, participe à la Mission française en Roumanie du 25 novembre 1916 au 12 mai 1917. Reprend le commandement du 10e GAMAC reconstitué en octobre 1918 jusqu'au 26 décembre 1918, remplacé par le capitaine Sarcé. Démobilisé le 31 mars 1919.

Émile Marie Philippe Richemond (Paris (9e), 2 avril 1869 - Paris, 14 juillet 1934), engagé conditionnel en 1888 à Paris au 20e dragons, en disponibilité de l'armée active en novembre 1889, dans la réserve en 1891, lieutenant de réserve au 12e dragons en 1896, passe au 2e hussards en 1901. Il accompli plusieurs périodes d'exercices. Rappelé à l'activité en août 1914, blessé le 24 septembre 1914 au Petit Sillery. Cité à l'ordre de la 42e DI le 9 septembre 1914 et le 23 mai 1915. Nommé capitaine le 25 mai 1915, affecté au Cdmt de l'escadron divisionnaire de la 42e DI (8e escadron de chasseurs) le 26 août 1915. Capitaine de réserve au 9e chasseurs (8e escadron) est affecté au 8e cuirassiers (JORF, 1er juillet 1916, p. 5798). Du 8e cuirassiers à pied il est affecté au 27e dragons (Centre d'instruction des autos-mitrailleuses) (JORF, 9 août 1916, p. 7272). Il prend le commandement du 10e GAMAC le 11 septembre 1916 ce qui l'amène à continuer les essais du nouveau véhicule auto-mitrailleuse Lorfeuvre sur châssis White entre (SHD, GR 16N677/Autos-canons IV/sa lettre du 4 octobre ; Id./Autos-canons III/174, 181, et IV/2, échanges sur les périodes de tests et rapport du Cne Richemond). Affecté avec le 10e groupe AMAC à la mission française en Roumanie le 25 novembre 1916. Rentré en France le 12 mai 1917 il passe un mois à l'hôpital du Val-de-Grâce. On ignore son sort entre le 18 juin 1917 et la reprise de son commandement au 10e groupe d'autos-mitrailleuses le 16 août 1918 (*Registre matricule du département de la Seine, Cl. 1889, 6e bureau*, Mle ; AM Paris D4R1/593, 3 vues). Démobilisé le 31 mars 1919, il est affecté au 6e dragons fin 1919 (JORF, 27 décembre 1919, p. 15198). Dans l'*Annuaire de l'Armée pour 1921* (août 1920) apparait le capitaine M.P. Richemont, officier de réserve au 6e Dragons (p. 584). Croix de guerre avec étoile d'argent, chevalier de la Légion d'Honneur du 1er novembre 1912 (Dossier 19800035/1342/55596 ; base Léonore). Dossier individuel au SHD, cote GR 6 YE 5597.

Il est le fils d'Émile Richemond (1837-1920), régent de la Banque de France, président de la Compagnie parisienne d'électricité et de Louise Marie Coittant de Borderieux, le frère cadet d'Émile Marie Pierre Lucien Richemond (1864-après 1929), président de la Compagnie des Chemins de Fer Paris-Orléans, président de l'Union des industries métallurgiques et minières (*Registres protestants,1536-1897* ; *La Machine Moderne*, septembre 1929, p. 496, Gallica). Ingénieur à la Compagnie Électro-mécanique en 1892, directeur de la Compagnie du Sud-Est africain (1895-1901), administrateur des Ets Weyher et Richemond à Pantin. Il épouse Marguerite Christine de Clermont à Paris (17e) le 9 janvier 1899 (Geneanet, *Pierfit*) dont deux filles, Christine épouse de Christophe-Philippe Malet le 23 juin 1925 en l'église réformée de l'Étoile et … épouse de Jean Peltier (*Comoedia*, 24 juin 1925, p. 4 et 16 avril 1925, p. 2). Il fonde la société Discophone en 1929 (*La Loi*, 8 septembre 1929, p. 2, lire en ligne), à son décès le 14 juillet 1934 il est -entre autres- administrateur de la Société des téléphones (*Le Petit Bleu de Paris*, 13 décembre 1934, p. 2, Retronews).

Portrait de Philippe Richemond[57]

« Un tenace et un énergique qui a bien mérité de cette grande *Compagnie du Sud-Est Africain* dont nous avons eu plus d'une fois déjà l'occasion d'entretenir nos lecteurs.

Essayons de prendre de lui un instantané au passage pour ainsi dire et sans qu'il s'en doute, car alors sa modestie extrême lui ferait tourner le dos et ton cliché, pauvre photographe, n'aurait qu'un résultat négatif.

La figure jeune, franche et ouverte, l'œil vif et parleur, la main tendue, M. Philippe Richemond accueille le visiteur en son cabinet de la rue La Fayette avec une affabilité parfaite.

Ce n'est point l'ingénieur raide et boutonné qu'on rencontre trop souvent, mais l'homme du monde de distinction parfaite avec lequel, lorsqu'on traite une affaire, on a l'air de parler du dernier opéra de Wagner ou de l'Exposition des chrysanthèmes.

Il a de qui tenir d'ailleurs, étant le fils de M. Emile-Louis Richemond, le vénéré régent de la Banque de France, commandeur de la Légion d'honneur, administrateur du chemin de fer du Nord et président de Société industrielle des téléphones dont le portrait a paru ici même il y a deux ans.

Au moral, d'une grande loyauté, se liant peu mais fidèle aux amitiés qu'il a acceptées, habile à dépouiller un dossier et à décompliquer une affaire, dédaigneux de la procédure et de la paperasserie inutile.

Les lecteurs de *La Nation* se rappellent que la *Compagnie du Sud-Est Africain* est née vers l'automne de 1895 et que depuis elle n'a fait que progresser. Son capital qui est de sept millions de francs est divisé en 70,000 actions de capital de 100 francs entièrement libérées et 70,000 actions de dividende.

Les hommes qui composent son conseil d'administration sont loin d'être les premiers venus. Citons au hasard de la plume : MM. Théodore Berger, l'aimable et distingué administrateur de la *Banque Impériale ottomane*, le comte Georges de Germiny, Edmond Bartissol, Camille d'Heygère de Bruxelles, etc., etc.

Philippe Richemond a consacré à l'administration à Paris de la grande Compagnie belge toutes ses forces et tout son dévouement et lui a rendu de réels services.

Esprit souple allié à un sens droit et sûr, il avait tout ce qu'il faut pour réussir. N'est-il pas juste qu'il ait réussi ? »

Sauvan d'Aramon (de), lieutenant de réserve, participe à la mission du 10e GAMAC en Roumanie du 26 novembre 1916 au 24 juillet 1917.

Paul Marie Joseph de Sauvan d'Aramon (Florence, 1er février 1876 -), engagé volontaire pour 4 ans le 15 avril 1897, au 9e cuirassiers, maréchal-des-logis le 29 novembre 1898, libéré du service actif le 15 avril 1901. Sous-lieutenant de réserve en 1905, lieutenant en 1910. Rappelé à l'activité en août 1914, dispensé pour engagement de 4 ans. Affecté au

[57] Ernest Jungle, « Nos ingénieurs : M. PHILIPPE RICHEMOND », *La Nation*, 12 janvier 1900, p. 1, col. 6 (Lire en ligne sur Retronews).

17e chasseurs le 3 mars 1916. Détaché au Centre d'autos-mitrailleuses de Billancourt près du D.M.A.P. de Boulogne-sur-Seine (81e RALT, D.M. du 11 mars 1916). Détaché en Roumanie le 26 novembre 1916, rentré en France le 24 juillet 1917. Détaché à la mission militaire française auprès des armées britanniques (8 août 1917), successivement à l'état-major d'Amiens, de Lille, de Valenciennes, jusqu'au 28 janvier 1919. Lieutenant du 16 mai 1918, au 27e dragons (*Registre matricule du département de L'Aisne, bureau de Laon, Cl. 1896*, Mle 119 ; AD Aisne, 20R082, vues 128-129/629 (lire en ligne). Croix de Guerre, étoile de Roumanie.

Fils du comte d'Aramon, il épouse Henriette Bell en septembre 1902 (*Le Figaro*, 8 septembre 1902, p. 6). Profession : rentier.

Sterlé, Émile, Ss-Lieutenant, arrive au 10e groupe d'AC le 27 février 1916, chef de section. Volontaire pour la Mission française en Roumanie, il quitte la France le 29 novembre 1916. On ignore la date de son retour. Toujours affecté au 10e GAMAC, il décède de maladie à l'armée d'Orient en décembre 1920, à Constantinople,

Émile Sterlé (Rosheim (Bas-Rhin), 7 novembre 1882 - Constantinople, 8 décembre 1920), engagé volontaire en 1900 au 4e zouaves, sergent en 1903, en Tunisie de 1900 à 1908, sous-lieutenant en 1914, blessé, cité à l'ordre du corps d'armée en septembre 1914, arrive au 10e groupe AC le 27 février 1916 (Fe 4/10e groupe/24), présent le 21 mars 1916 à la dissolution du groupe au front (Fe 8/état des mouvements du personnel des AC/AP), puis affecté au 10e GAMAC comme chef de section, commande le groupe lors de l'attaque de la ferme Monacu (Somme) (TTTT, n°1, janvier 1917, p. 8), détaché au 27e dragons à la date du 1er janvier 1917, lieutenant TT le 7 mars 1917, TD 16 mai 1917 (Registre du 27e régiment de dragons, matricule 16640, déposé dans le dossier de Légion d'Honneur, pièces 9-11). Présent au 3e régiment de spahis, 10e Groupe AMC en juin 1920 (*Annuaire 1920*, p. 626). Chevalier de la Légion d'Honneur 25 décembre 1916 (*JO*, 2 janvier 1917, p. 59 ; *TTTT*, n°8, janvier 1918, p. 3 ; dossier L2549062, consulter base Léonore). Il décède de maladie le 8 décembre 1920 à Constantinople, hôpital fixe de Gul Hané, affecté au 10e groupe d'AMC (Mémoire des Hommes, base des militaires décédés sur les théâtres d'opérations extérieurs).

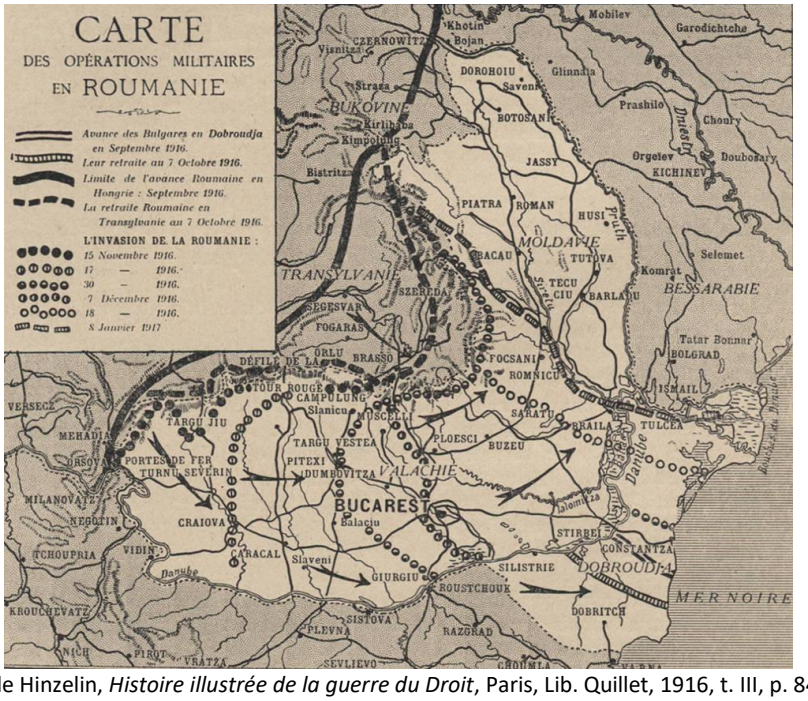
Citation pour la Légion d'Honneur :

« STERLÊ (Emile), sous-lieutenant à titre temporaire (active). au 4* rég. de zouaves, détaché au 27e rég. de dragons (groupe d'autos-mitrailleuses et d'autos-canons) : nombreuses annuités. Fait preuve, depuis le début des hostilités, des plus belles qualités militaires. Une blessure. (A déjà été cité.) » (JORF, 1er janvier 1917, p. 21).

Il épouse Clémence Leroyenne en 1910 à Port-sur-Saône (Haute-Saône). Le 6 juillet 1927, le capitaine Richemond ancien commandant du Lt Sterlé, entreprend une démarche auprès de la grande chancellerie de la Légion d'Honneur pour faire bénéficier sa veuve de pensions spéciales. Il précise : « Cet officier avait continué à compter au 4e régiment de zouaves. Il est parti en Orient à l'armistice avec une section d'autos-mitrailleuses et y est décédé » (dossier Légion d'Honneur, pièce 4).

Bibliographie : *Historique du 4e régiment de zouaves 1914-1918*, Bizerte, Imprimerie française, s. d., p. 122, (Gallica).

Annexe III
Progression de l'armée allemande en Roumanie (novembre 1916-janvier 1917)



Emile Hinzelin, *Histoire illustrée de la guerre du Droit*, Paris, Lib. Quillet, 1916, t. III, p. 848.

Annexe IV

Trajets du capitaine Richemond : France-Roumanie en 1916 et Roumanie-France en 1917

Atlas général Vidal-Lablache, Planche « Divisions politiques de l'Europe », Paris, Armand Colin, 1898, p. 87.

Annexe V
La Moldavie : champ d'action du capitaine Richemond

Atlas général Vidal-Lablache, Planche « Etats Danubiens », Paris, Armand Colin, 1898, p. 97 b.

ANNEXE VI
LA DESTRUCTION DU MATÉRIEL DU 10e GROUPE D'AUTOS-MITRAILLEUSES EN JANVIER 1917 CONSÉQUENCE DE L'EXPLOSION DU SS CHELYUSKIN DANS L'AVANT-PORT D'ARKHANGELSK

Au départ pour la Roumanie, le matériel du 10e GAMAC est essentiellement constitué de 9 automitrailleuses Peugeot munies du système de marche arrière Raulet-Dombret, entièrement révisées et repeintes, en principe munies chacune de deux mitrailleuses et des trépieds correspondants, d'au moins une voiture de liaison et de deux camions de ravitaillement de 3 t., de munitions pour un an, de fusils Lebel et de fusils de chasse, sans doute de pièces de rechange pour les voitures, de vivres et conserves, ce que ne précise pas le capitaine Richemond. Le JMO du 10e groupe nous apprend que le 28 novembre 1916, le matériel est chargé à Lorient sur le *Baymano*, un cargo « de munitions » et convoyé par les maréchaux-des-logis Chandon et Couturier, et le brigadier Dulout.

Lorsque le Cne Richemond débarque à Arkhangelsk le 31 décembre 1916, il note : « Je n'ai aucune nouvelle du bateau qui doit apporter notre matériel et suis très inquiet à ce sujet ». Le 8 janvier 1917 à Moscou on lui dit (sans qu'il précise d'où lui vient ce renseignement) que son matériel serait arrivé à Arkhangelsk. Le 21 janvier (JMO, p. 18, r°), le colonel Petin, adjoint du général Berthelot, chef de la Mission française en Roumanie, lui confirme que son matériel est arrivé à Arkhangelsk. Le 2 février, P. Richemond est « informé que tout le matériel réuni à Arkangel est détruit en rade par un incendie considérable, attentat pour faire sauter les bateaux contenant des munitions » (Carnet). « Les trois convoyeurs sont saufs » (JMO). Il ne fait donc guère de doute qu'à cette date l'événement est récent.

Bien que l'on ne dispose pas de preuve formelle, il semble toutefois légitime de relier cet incendie et l'explosion du cargo *Tchelyouskine* (en russe, du nom du cap le plus septentrional du continent eurasiatique, *Chelyuskin* en anglais) dans le port d'Ekonomia, avant-port de transbordement d'Arkhangelsk (voir carte p.8).

Cet événement n'est sérieusement documenté que depuis octobre 2011 par un article de George Bolotenko, ancien archiviste des Bibliothèques et archives du Canada[58]. L'auteur place cet événement le 13 janvier 1917 (nouveau style, i-e calendrier grégorien, précise-t-il) tandis qu'il est répertorié à la date du 26 janvier 1917 dans le site web wrecksite.eu[59]. Il y a 13 jours de décalage entre le calendrier julien utilisé en Russie jusqu'en janvier 1918 et le calendrier grégorien. Bien que Bolotenko assure que la date de l'explosion citée dans son article relève du calendrier grégorien, le décalage de 13 jours avec l'enregistrement du Lloyd's (26 janvier) laisse penser que l'explosion a bien eu lieu ce dernier jour de notre calendrier. Cette datation permet aussi de comprendre la chronologie des informations rapportées par le Cne Richemond qui se voit également confirmée par ce communiqué de l'état-major général de la Marine :

> « Une explosion à Arkhangel. — Près de 400 victimes, dégâts assez importants. Pétrograd, 3 février.
>
> L'état-major général de la marine communique la note suivante : « Lors du déchargement du brise-glace « Tcheliouskine » près d'un des débarcadères d'Arkangel, le 26 janvier, une explosion se produisit, suivie d'un incendie qui s'étendit ensuite à divers parties de ce débarcadère. L'incendie causa des dégâts à des bâtiments voisins de la gare du chemin de fer et à plusieurs dépôts, hangars et baraquements. Le corps mort n° 8 fut endommagé. Outre le brise-glace « Tchelyouskine », un remorqueur fut détruit. En outre, 5 vapeurs éprouvèrent des avaries. Trois de ces vapeurs n'eurent que des dommages légers. Sur 344 blessés, on compte 3 officiers et 99 soldats, 59 personnes furent blessés grièvement. Le nombre des tués n'est pas encore établi d'une façon définitive. Il se monte semble-t-il, à une trentaine. Dès le 31 janvier, on a pu amarrer de nouveau des vapeurs sur le lieu du sinistre. Les travaux de chargement se poursuivent à l'heure actuelle sans entrave »[60].

Les communiqués d'état-major en temps de guerre étant toujours édulcorés par rapport à la réalité, on n'est pas étonné de lire sous la plume de G. Bolotenko que le *Bayropa*, voisin de quai du *Chelyuskin*, explose quelques minutes après lui. Cette double déflagration projette dans les airs des débris incandescents qui portent le feu aux hangars et constructions des appontements et aux bateaux ancrés dans la rade tels le russe *Ice Breaker N°6*, l'anglais *Bontnewydd*, le français *Ste Adresse*, « gravement avarié », à bord duquel décède au moins un marin breton[61].

Comme, plus tard, le *Baymano* reprend la mer, il n'a évidemment pas été détruit. ni même sans doute gravement incendié. Or tous les matériels du groupe sont détruits et les hommes sont saufs. On peut donc émettre l'hypothèse que les matériels étaient débarqués et stockés à quai le jour de l'explosion et que celle-ci ayant causé l'incendie des appontements et des hangars voisins a ainsi entraîné leur destruction. Les hommes sont saufs parce qu'ils ne se trouvaient pas dans les hangars. On ignore d'ailleurs leur sort. Rejoignent-ils la Roumanie ? sont-ils rapatriés ?

---

[58] George Bolotenko, « Wartime Explosions in Archangel, 1916-1917 : "Bakaritsa is Burning"; "Ekonomiia is Now a Wasteland" », *The Northern Mariner/le marin du nord*, XXI No. 4, (October 2011), 377-405, plus particulièrement p. 393-404 (https://doi.org/10.25071/2561-5467.390 ; Télécharger).

[59] Voir en ligne la notice du SS Chelyuskin (Consulter).

[60] *Le Petit Courrier*, 4 février 1917, p.1, col. 1 (Retronews).

[61] Louis-François Mahé, « tué pendant l'explosion d'Économie à Arkhangelsk, faisant partie de l'équipage du vapeur Sainte-Adresse », navire charbonnier de la Compagnie générale transatlantique. L'équipage du Sainte-Adresse fait l'objet de citations, s'étant « distingué le 26 janvier dernier quand ce navire fut gravement avarié par une explosion dans la baie d'Arkhangel (*Le Temps*, 12 août 1917, p. 3 » (cités dans https://forum.pages14-18.com, lire en ligne).

ANNEXE IX
Le petit carnet

CORRESPONDANCE
DES ARMÉES DE LA RÉPUBLIQUE
CARTE EN FRANCHISE

IMPR. NAT. — Modèle A¹ pour les troupes en opérations.

EXPÉDITEUR :

Nom et prénoms :

Grade :

Régiment ou Service

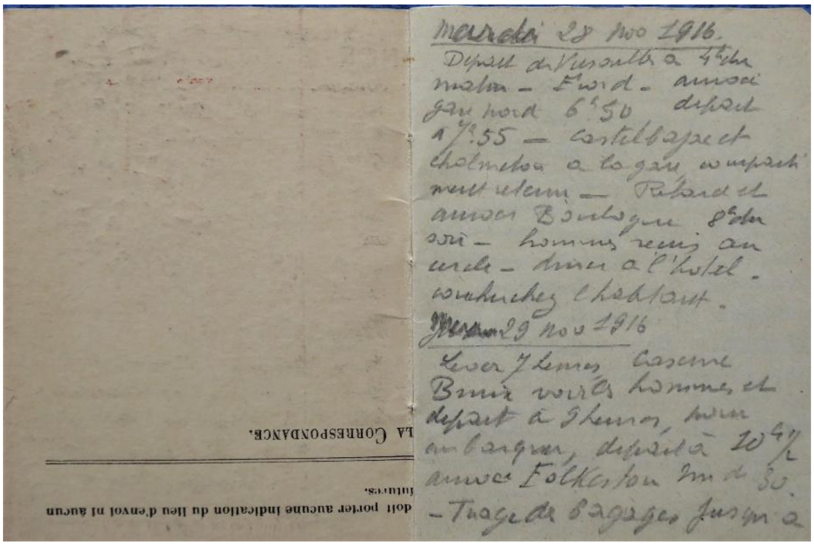
Compagnie, Escadron, Bataillon, Section, etc.

Secteur postal n°

(Les indications ci-dessus sont à reproduire dans l'adresse de la réponse.)

Adresse :

M


doit porter aucune indication du lieu d'envoi ni aucun
futures.

LA CORRESPONDANCE.

Mercredi 28 nov 1916.
Départ de Versailles à 4h du matin – Ford – arrivée gare nord 6h50 départ 1h55 – Castelbajac et Cholmeton à la gare compartiment retenu – Retard et arrivée Boulogne 8h du soir – hommes reçus au cercle – dîner à l'hotel – couché chez Chataut.
Jeudi 29 nov 1916
Lever 7 heures caserne Brune voir les hommes et départ à 9 heures, [illegible] embarquement, départ à 10h½ arrivée Folkestone midi 30. – Triage de bagages jusqu'à